



**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—
Compte rendu intégral

—
Integraal verslag

—
**Séance plénière du
VENDREDI 1^{ER} FÉVRIER 2013**

—
**Plenaire vergadering van
VRIJDAG 1 FEBRUARI 2013**

(Séance de l'après-midi)

(Namiddagvergadering)

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

SOMMAIRE**INHOUD**

EXCUSÉS	9	VERONTSCHULDIGD	9
QUESTIONS D'ACTUALITÉ	9	DRINGENDE VRAGEN	9
- de Mme Céline Delforge	9	- van mevrouw Céline Delforge	9
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'annonce par la ministre d'une étude de faisabilité pour le métro à Uccle".		betreffende "de aankondiging door de minister van een haalbaarheidsstudie voor de metro in Ukkel".	
- de Mme Caroline Persoons	11	- van mevrouw Caroline Persoons	11
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la manifestation des taxis bruxellois du 29 janvier 2013".		betreffende "de betoging van de Brusselse taxi's op 29 januari 2013".	
Question d'actualité jointe de M. Jamal Ikazban,	12	Toegevoegde dringende vraag van de heer Jamal Ikazban,	12
concernant "la manifestation de taxis bruxellois du mardi 29 janvier 2013".		betreffende "de betoging van Brusselse taxi's op dinsdag 29 januari 2013".	
Question d'actualité jointe de M. Joël Riguelle,	12	Toegevoegde dringende vraag van de heer Joël Riguelle,	12
concernant "la manifestation d'une partie du secteur des taxis bruxellois du 29 janvier 2013".		betreffende "de betoging van een deel van de sector van de Brusselse taxi's op 29 januari 2013".	

- de Mme Dominique Braeckman	16	- van mevrouw Dominique Braeckman	16
à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,		aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,	
concernant "les récentes déclarations de l'administrateur délégué de Belgacom à propos du déploiement de la technologie 4G à Bruxelles".		betreffende "de recente verklaringen van de algemeen bestuurder van Belgacom betreffende de verspreiding van de 4G-technologie te Brussel".	
Question d'actualité jointe de M. Didier Gosuin,	16	Toegevoegde dringende vraag van de heer Didier Gosuin,	16
concernant "la concertation entre la Région et les opérateurs télécom à propos de la technologie 4G".		betreffende "het overleg tussen het gewest en de telecomoperatoren over de 4G-technologie".	
Question d'actualité jointe de Mme Mahinur Ozdemir,	16	Toegevoegde dringende vraag van mevrouw Mahinur Ozdemir,	16
concernant "les récentes déclarations d'opérateurs sur l'impossibilité d'instaurer la technologie 4G en Région bruxelloise".		betreffende "de recente verklaringen van operatoren over de onmogelijkheid de 4G-technologie in het Brussels Gewest toe te passen".	
INTERPELLATIONS	21	INTERPELLATIES	21
- de Mme Céline Delforge	21	- van mevrouw Céline Delforge	21
à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,		tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,	
concernant "les infrastructures ferroviaires en Région bruxelloise".		betreffende "de spoorweginfrastructuur in het Brussels Gewest".	

Interpellation jointe de M. Philippe Close, concernant "la Région bruxelloise et la SNCB".	21	Toegevoegde interpellatie van de heer Philippe Close, betreffende "het Brussels Gewest en de NMBS".	21
Interpellation jointe de Mme Annemie Maes, concernant "l'impact du plan d'investissements 2013-2025 de la SNCB sur la Région de Bruxelles-Capitale".	22	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Annemie Maes, betreffende "de impact van het investeringsplan van de NMBS voor 2013-2025 op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	22
Interpellation jointe de M. Vincent De Wolf, concernant "le plan pluriannuel d'investissements ferroviaires 2013-2025".	22	Toegevoegde interpellatie van de heer Vincent De Wolf, betreffende "het meerjarenplan voor de spoorinvesteringen 2013-2025".	22
Interpellation jointe de Mme Brigitte De Pauw, concernant "les choix stratégiques du groupe SNCB en Région de Bruxelles-Capitale".	22	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Brigitte De Pauw, betreffende "de strategische keuzes van de NMBS-groep in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	22
Interpellation jointe de M. Hervé Doyen, concernant "les conséquences pour la mobilité en Région bruxelloise du plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 de la SNCB approuvé par le gouvernement fédéral, en particulier sur le développement du RER".	22	Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen, betreffende "de gevolgen van het door de federale regering goedgekeurde investeringsplan 2013-2025 van de NMBS voor de mobiliteit in het Brussels Gewest, met name voor de uitbouw van het GEN".	22
<i>Discussion conjointe – Orateurs: Mme Carla Dejonghe, M. Didier Gosuin, M. Charles Picqué, ministre-président, Mme Céline Delforge, M. Philippe Close, M. Vincent De Wolf, Mme Brigitte De Pauw, M. Hervé Doyen, Mme Annemie Maes.</i>	28	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Carla Dejonghe, de heer Didier Gosuin, de heer Charles Picqué, minister-president, mevrouw Céline Delforge, de heer Philippe Close, de heer Vincent De Wolf, mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Hervé Doyen, mevrouw Annemie Maes.</i>	28

QUESTIONS ORALES	48	MONDELINGE VRAGEN	48
- de Mme Béatrice Fraiteur	48	- van mevrouw Béatrice Fraiteur	48
à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,		aan de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,	
concernant "les projets de créations ou d'agrandissement de structures d'accueil d'enfants".		betreffende "de projecten voor het creëren of uitbreiden van structuren voor kinderopvang".	
- de Mme Carla Dejonghe	48	- van mevrouw Carla Dejonghe	48
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'évaluation des portillons d'accès".		betreffende "de evaluatie van de metro-poortjes".	
- de Mme Carla Dejonghe	48	- van mevrouw Carla Dejonghe	48
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'évolution de la vitesse commerciale des véhicules de la STIB".		betreffende "de evolutie van de commerciële snelheid van de MIVB-voertuigen".	
- de Mme Gisèle Mandaila	48	- van mevrouw Gisèle Mandaila	48
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les travaux dans le quartier Matonge".		betreffende "de werken in de Matongé-wijk".	

SCRUTIN SECRET	48	GEHEIME STEMMING	48
- en vue de la désignation d'un membre effectif du Collège de contrôle (application de l'article 4 de l'ordonnance du 29 avril 2004 organisant le contrôle des dépenses électorales et des communications gouvernementales).		- met het oog op de aanwijzing van een vast lid van het Controlecollege (toepassing van artikel 4 van de ordonnantie van 29 april 2004 betreffende de controle van de verkiezingsuitgaven en de regeringsmededelingen).	
VOTES NOMINATIFS	49	NAAMSTEMMINGEN	49
- sur les conclusions de la commission tendant au rejet de la proposition d'ordonnance de MM. Olivier de Clippele, Serge de Patoul et Mme Françoise Schepmans visant à réduire la durée des prêts hypothécaires (n ^{os} A-136/1 et 2 – 2010/2011) – (Application de l'article 87.4 du règlement).	49	- over de besluiten van de commissie tot verwerping van het voorstel van ordonnantie van de heren Olivier de Clippele, Serge de Patoul en mevrouw Françoise Schepmans ertoe strekkende de duur van de hypothecaire leningen te verkorten (nrs A-136/1 en 2 – 2010/2011) - (Toepassing van artikel 87.4 van het reglement).	49
- sur les conclusions de la commission tendant au rejet de la proposition d'ordonnance de Mme Françoise Schepmans, M. Olivier de Clippele et Mme Caroline Persoons portant modification de l'article 59 du Code des droits de succession (n ^{os} A-164/1 et 2 – 2010/2011) – (Application de l'article 87.4 du règlement).	51	- over de besluiten van de commissie tot verwerping van het voorstel van ordonnantie van mevrouw Françoise Schepmans, de heer Olivier de Clippele en mevrouw Caroline Persoons tot wijziging van artikel 59 van het Wetboek der Successierechten (nrs A-164/1 en 2 – 2010/2011) - (Toepassing van artikel 87.4 van het reglement).	51
- sur les conclusions de la commission tendant au rejet de la proposition d'ordonnance de Mme Béatrice Fraiteur modifiant l'ordonnance du 22 décembre 1994 relative à la reprise de la fiscalité provinciale (n ^{os} A-229/1 et 2 - 2011/2012 – (Application de l'article 87.4 du règlement).	52	- over de besluiten van de commissie tot verwerping van het voorstel van ordonnantie van mevrouw Béatrice Fraiteur tot wijziging van de ordonnantie van 22 december 1994 betreffende de overname van de provinciale fiscaliteit (nrs 229/1 en 2 – 2011/2012) - (Toepassing van artikel 87.4 van het reglement).	52
- sur l'ensemble de la proposition de résolution relative à l'élaboration par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'un rapport d'activités en matière de relations extérieures (n ^{os} A-272/1 et 2 – 2011/2012).	53	- over het geheel van het voorstel van resolutie betreffende het opstellen door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van een activiteitenverslag inzake externe betrekkingen (nrs A-272/1 en 2 – 2011/2012).	53

- sur l'ensemble du projet d'ordonnance modifiant le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (n^{os} A-335/1 et 2 – 2011/2012). 54

- over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende wijziging van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (nrs A-335/1 en 2 – 2011/2012). 54

**PRÉSIDENCE : MME FRANÇOISE DUPUIS, PRÉSIDENTE.
VOORZITTERSCHAP: MEVROUW FRANÇOISE DUPUIS, VOORZITTER.**

- La séance est ouverte à 14h32.

EXCUSÉS

Mme la présidente.- Ont prié d'excuser leur absence :

- Mme Anne Dirix ;
- M. Vincent Lurquin ;
- Mme Evelyne Huytebroeck, ministre, en mission à l'étranger ;
- Mme Zakia Khattabi ;
- Mme Françoise Bertieaux, en mission à l'étranger ;
- M. Ahmed Mouhssin ;
- M. Jean-Luc Vanraes, Comité des régions ;
- Mme Danielle Caron ;
- M. Walter Vandenbossche ;
- Mme Cécile Jodogne.

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions d'actualité.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME CÉLINE DELFORGE

- De vergadering wordt geopend om 14.32 uur.

VERONTSCHULDIGD

Mevrouw de voorzitter.- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- mevrouw Anne Dirix;
- de heer Vincent Lurquin;
- mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister, op missie in het buitenland;
- mevrouw Zakia Khattabi;
- mevrouw Françoise Bertieaux, op missie in het buitenland;
- de heer Ahmed Mouhssin;
- de heer Jean-Luc Vanraes, Comité van de Regio's;
- mevrouw Danielle Caron;
- de heer Walter Vandenbossche;
- mevrouw Cécile Jodogne.

DRINGENDE VRAGEN

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de dringende vragen.

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX
PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**

**concernant "l'annonce par la ministre d'une
étude de faisabilité pour le métro à Uccle".**

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Ce mardi, j'ai entendu à la radio, coup sur coup, une interview du bourgmestre d'Uccle suivie de la vôtre à l'occasion de la fin des travaux au square Marlow. Vous y annoncez que vous étiez déjà en train de vous demander quelle station de métro pourrait être installée à Uccle.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'était sur quelle station ?

Mme Céline Delforge.- C'était sur la Première de la RTBF.

Mme la présidente.- Posez votre question, Madame Delforge.

Mme Céline Delforge.- Même si vous semblez ne pas vous en souvenir, vous avez donc annoncé à la radio qu'il existait d'ores et déjà une réflexion portant sur les stations de métro qui pourraient être implantées à Uccle.

Je m'interroge, vu que nous savons tous que les problèmes liés à la desserte des transports publics à Uccle sont, d'une part, le maillage - beaucoup d'endroits sont inaccessibles pour les bus et/ou les trams - et, d'autre part, les fréquences - à certains endroits, il faut attendre très longtemps, surtout en dehors des heures de pointe, avant de voir passer un véhicule des transports publics.

Ne met-on pas la charrue avant les bœufs ? Ne serait-il pas opportun, au moins parallèlement, d'étudier la question du maillage qui est forcément l'antithèse du métro ? Il conviendrait donc soit de se pencher sur les infrastructures existantes en matière de rails, ce qui nous ramène au débat précédent qui porte sur le réseau de la SNCB, soit

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de aankondiging door de
minister van een haalbaarheidsstudie voor de
metro in Ukkel".**

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Dinsdag hoorde ik een interview met de burgemeester van Ukkel en met uzelf naar aanleiding van het einde van de werkzaamheden aan de Georges Marlowsquare. U vroeg zich daarbij af welk metrostation in Ukkel gevestigd kon worden.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Op welke zender was dat?

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- RTBF.

Mevrouw de voorzitter.- Stel uw vraag, mevrouw Delforge.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- In Ukkel zijn er problemen met de bediening door het openbaar vervoer. Veel plaatsen zijn met tram of bus onbereikbaar en op sommige plaatsen moet je erg lang wachten.

Zou u, in plaats van zich met de metro in Ukkel bezig te houden, niet beter aan deze problemen werken?

d'évoquer la possibilité d'un maillage des lignes de tram et de bus, ce qui est généralement convenu dans ce genre de cas en matière de mobilité et de transports publics.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est Beliris qui gère les études relatives aux extensions du métro. L'étude qui concerne l'extension vers le nord est en cours, tandis que celle qui porte sur l'extension vers le sud n'a pas encore débuté. Cependant, cette dernière est prévue par Iris 2. Cette deuxième étude déterminera ce qui devra exactement se faire vers Uccle et si un métro s'y impose.

Différents scénarios se feront alors jour, y compris celui d'un réseau en surface. La STIB n'attend bien entendu pas de connaître le résultat de cette étude pour améliorer le réseau de surface vers le sud, ainsi qu'en témoigne l'augmentation des fréquences sur les lignes 4 et 7.

Ces deux objectifs, également pertinents, ne sont nullement contradictoires et je suis heureuse de vous l'entendre dire. Ils concernent des demandes de déplacements et des horizons différents : le tram à court et moyen termes pour la demande actuelle, et le métro, éventuellement et à long terme, pour la demande future.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Je remercie la ministre pour sa réponse. J'en retiens qu'Uccle va se densifier fortement dans les années à venir, alors que son bourgmestre ne nous en a rien dit !

Par ailleurs, j'espère que l'étude relative au métro ne servira pas avant tout à enterrer le dispositif de surface.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME CAROLINE PERSOONS

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Beliris beheert de studies over de uitbreiding van de metro. De studie over de uitbreiding naar het noorden loopt al, maar die over het zuiden nog niet. Daarin zal worden nagaan wat Ukkel nodig heeft en of er een metro komt.*

Een bovengronds netwerk zal een van de scenario's zijn die bestudeerd worden. Ondertussen werkt de MIVB al aan een verbetering van het bovengronds netwerk, onder meer door de frequentie op lijnen 4 en 7 te verhogen.

Het gaat om twee doelstellingen die niet tegenstrijdig zijn: de tram op korte termijn om te beantwoorden aan de huidige vraag en de metro op korte en middellange termijn voor de te verwachten vraag.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *U zegt dus dat de komende jaren de bevolking van Ukkel zal toenemen.*

Hopelijk wordt de studie over de metro niet gebruikt om het bovengronds netwerk te begraven.

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE

LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la manifestation des taxis bruxellois du 29 janvier 2013".

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,

concernant "la manifestation de taxis bruxellois du mardi 29 janvier 2013".

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. JOËL RIGUELLE,

concernant "la manifestation d'une partie du secteur des taxis bruxellois du 29 janvier 2013".

Mme la présidente.- La parole est à M. Ikazban pour sa question d'actualité jointe.

M. Jamal Ikazban.- Une nouvelle manifestation de taxis bruxellois s'est déroulée ce mardi 29 janvier 2013, créant de nombreuses difficultés. L'origine officielle de la manifestation est une charte qui, selon une partie du secteur, leur aurait été imposée. Pourtant, il semblerait que cette charte ne soit qu'un prétexte.

Vous avez rencontré les représentants de cette manifestation. Ils auraient décidé de freiner la signature de la charte et de s'attacher à d'autres préoccupations. Qu'en est-il ? Quel est le bilan de l'accord éventuel ? Il semble qu'en réalité, d'autres problèmes que la charte devront trouver des solutions.

Avez-vous plus d'informations à nous communiquer sur ces problématiques ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Persoons pour sa question d'actualité.

Mme Caroline Persoons.- La presse de ce mardi 29 janvier a fait écho de la manifestation organisée par des associations de taxis bruxellois.

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de betoging van de Brusselse taxi's op 29 januari 2013".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,

betreffende "de betoging van Brusselse taxi's op dinsdag 29 januari 2013".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER JOËL RIGUELLE,

betreffende "de betoging van een deel van de sector van de Brusselse taxi's op 29 januari 2013".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord voor zijn toegevoegde dringende vraag.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Op 29 januari 2013 betoogden de Brusselse taxichauffeurs naar aanleiding van een gedragscode die volgens een deel van de werknemers de taxisector wordt opgedrongen. Nochtans lijkt dat niet de echte oorzaak van hun ongenoegen te zijn.*

Mevrouw Grouwels, u hebt de vertegenwoordigers van de betogers ontmoet. Ze zouden de ondertekening van de gedragscode willen boycotten opdat u de echte problemen zou aanpakken. Hoe zit de vork in de steel? Is er een akkoord?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord voor haar dringende vraag.

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *De kranten van 29 januari berichtten over de betoging van de taxichauffeurs.*

Quatre problèmes principaux ont été soulevés : la charte, les emplacements de stationnement réservés dans les communes et les lieux plus fréquentés, leur sécurité et les différends avec l'aéroport de Bruxelles National et les sociétés de taxis qui le desservent. Ce dernier problème est lié aux taxis qui proviennent de zones situées en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale et qui embarquent des passagers à l'aéroport.

Une concertation s'est tenue avec le secteur pour faire le point sur toutes ces questions. Quelles ont été ses conclusions ? Quelles sont les perspectives ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Riguelle pour sa question d'actualité jointe.

M. Joël Riguelle.- Ce mardi 29 janvier, les chauffeurs de taxi de la capitale ont manifesté.

Vous les avez rencontrés. Qu'est-il ressorti de ces événements ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Des concertations préalables ont eu lieu avec le comité consultatif sur les sujets et problèmes abordés. Ce comité réunit sept associations professionnelles, les syndicats, les centrales téléphoniques, les usagers et les autorités. Le code de conduite, ainsi que son contenu, ont fait l'objet de discussions lors de quatre réunions du comité consultatif.

Le contenu des négociations avec les deux associations professionnelles organisatrices de l'action de la semaine dernière sera également discuté avec l'ensemble du comité consultatif le mardi 5 février 2013.

La problématique des taxis bruxellois à l'aéroport de Bruxelles National n'a pas fait l'objet de ces négociations et ne fait pas partie des exigences présentées. Avec les deux associations organisatrices de la manifestation, il a été convenu que tous les chauffeurs signeront le code de conduite d'ici le 31 mai 2013.

Des emplacements de taxis supplémentaires seront également créés, pour arriver à un total d'environ

Vier problemen werden aangekaart: de gedragscode, de taxiparkeerplaatsen, de veiligheid en het geschil met de luchthaven van Zaventem over welke taxibedrijven daar klanten mogen oppikken.

U hebt daarover overleg gepleegd met de sector. Met welk resultaat?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord voor zijn toegevoegde dringende vraag.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Mevrouw Grouwels, u hebt de betogende taxichauffeurs ontmoet. Welk resultaat heeft dat opgeleverd?*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Over de vermelde problemen werd voorafgaand overleg gepleegd met het adviescomité, waarin zeven beroepsverenigingen, de vakbonden, de telefooncentrales, de gebruikers en de overheid vertegenwoordigd zijn. Tijdens vier vergaderingen werd de code voor het rijgedrag van taxichauffeurs besproken.*

De onderhandelingen met de twee beroepsverenigingen die de betogingen organiseerden zullen op 5 februari worden besproken met het voltallige adviescomité.

Tijdens de onderhandelingen hebben we het niet gehad over het probleem met de luchthaven van Zaventem. Dat maakte ook geen deel uit van hun eisen. Er werd met de twee beroepsverenigingen afgesproken dat alle taxichauffeurs tegen 31 mei de code voor het rijgedrag zullen ondertekenen.

Er komen extra standplaatsen voor taxi's. Tegen eind 2013 moeten dat er 730 zijn. Het dossier over het handelsfonds zal in tweede lezing worden voorgelegd aan de regering. Het ontwerp van

730 emplacements pour la fin de 2013. Le dossier concernant le fonds de commerce sera soumis au gouvernement en deuxième lecture. Cette ordonnance sera discutée au parlement.

Un système de contrôle permanent à la gare de Bruxelles-Midi sera étudié, car un réel problème de racolage persiste à cet endroit. Une table ronde sera organisée avec les autorités locales concernant certains problèmes concrets rencontrés par les taxis, tels que le stationnement de véhicules personnels sur les emplacements qui leur sont réservés.

La problématique de l'accès aux sites propres sera examinée davantage. Il en ira de même pour la conduite de certains clients, à la lumière de sanctions administratives. Des discussions ont lieu avec différentes communes en ce moment pour la création de nouveaux emplacements, en particulier avec la commune de Bruxelles-Ville.

Des emplacements seront aussi prévus sur certaines voiries régionales. Plusieurs groupes de travail ont été organisés afin d'en discuter avec le secteur.

Avec l'accord du gestionnaire de voirie, en l'occurrence la commune de Bruxelles-Ville, deux bus Hop On-Hop Off disparaîtront à la gare de Bruxelles-Central, créant ainsi cinq emplacements de taxis supplémentaires. Ce point est toutefois toujours en discussion au sein du collège des bourgmestre et échevins.

En ce qui concerne les sites propres pour bus, je suis en concertation permanente avec la STIB. Sur la base de ces discussions, j'ai déjà ouvert certains sites propres en voiries régionales. J'ai adressé un courrier aux communes afin de demander leur accord pour l'ouverture de certains sites propres sur les voiries communales.

Rien ne m'a encore été communiqué au sujet de l'insécurité ressentie par les chauffeurs de taxi, mais une généralisation des lecteurs de cartes de crédit devrait toutefois permettre qu'il y ait moins d'argent liquide à bord des véhicules.

Toutes ces questions seront examinées lors de la commission de concertation de la semaine prochaine.

ordonnantie zal in het parlement worden besproken.

Voor het Zuidstation zal een permanent controle-systeem worden bestudeerd, want daar worden op een onaanvaardbare manier klanten geronseld. Er komt overleg met de plaatselijke overheden over een aantal concrete problemen waarmee taxi-chauffeurs kampen, zoals personenwagens die op taxistandplaatsen parkeren.

We zullen nog bekijken hoe het zit met het gebruik van trambeddingen en busstroken door taxi's. Eventueel kunnen er administratieve boetes worden opgelegd aan klanten die zich misdragen. We overleggen met meerdere gemeenten over het inrichten van extra taxistandplaatsen.

Ook op gewestwegen komen er taxistandplaatsen. Er werden meerdere werkgroepen opgericht om het overleg te organiseren.

Als Brussel-Stad akkoord gaat, verdwijnen er twee haltes voor toeristenbussen bij het Centraal Station en worden ze vervangen door vijf taxistandplaatsen. Het Brusselse stadsbestuur moet het echter nog eens worden over de maatregel.

Ik overleg voortdurend met de MIVB over de busstroken en heb er al een aantal gecreëerd op gewestwegen. Ik heb de gemeenten om toestemming gevraagd om ook op gemeentewegen busstroken aan te leggen.

Ik heb nog geen informatie ontvangen over het onveiligheidsgevoel van de taxichauffeurs, maar als alle taxi's uitgerust worden met betaalterminals voor kredietkaarten, zullen de chauffeurs alvast minder baar geld op zak nodig hebben.

We zullen al deze punten tijdens de volgende vergadering van de overlegcommissie bespreken.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Persoons.

Mme Caroline Persoons.- J'ignore si cela a un lien avec la manifestation, mais vous avez abordé de nombreux points qui semblent se résoudre. Nous devons malgré tout demeurer attentifs à un point en particulier : la différence, dans le milieu des taxis, entre les grandes sociétés et les petits indépendants, dont la capacité d'action réside dans la manifestation.

Bien sûr, ceux-ci ne possèdent pas la force des grosses sociétés représentées au sein du conseil consultatif ou ailleurs, mais je pense qu'il convient de demeurer attentifs à leur situation, afin d'éviter qu'ils ne soient amenés à prendre la ville et les rues en otage !

Nous reviendrons sans doute sur ce point important en commission, afin de vous interroger sur les suites de cette réunion. La question des relations avec l'aéroport de Bruxelles National est également importante.

Mme la présidente.- La parole est à M. Ikazban.

M. Jamal Ikazban.- Vos réponses étaient très complètes. Je n'ai pas voulu énumérer les problèmes, car nous serons amenés à y revenir en commission.

Au départ, je pensais qu'il existait un problème de dialogue et de concertation. Vous semblez pourtant en discuter et le problème est donc peut-être davantage d'ordre communicationnel. Les points que vous avez abordés aujourd'hui n'en sont pas moins intéressants.

J'apprends également que la charte sera finalement signée. Elle constituait donc un faux problème, qui a occasionné beaucoup de bruit pour rien. Nous y reviendrons en commission.

Je me réjouis de savoir qu'un dialogue est instauré et que le problème de la représentativité du secteur est réglé.

Néanmoins, suite à votre réponse, je me demande ce que vous comptez mettre en place pour sanctionner les clients et imposer des amendes administratives ceux qui se comportent mal.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Ik weet niet wat het verband is met de betoging, maar u gaf een overzicht van kleine problemen waarvoor er oplossingen in de maak lijken te zijn. We moeten er echter rekening mee houden dat er in de taxisector een groot verschil is tussen grote taxibedrijven en kleine zelfstandigen.*

De laatstgenoemden hebben natuurlijk minder inspraak in overlegcommissies, maar ik pleit ervoor om voldoende rekening te houden met hun situatie.

In de overlegcommissie zullen we deze kwestie nog bespreken. Ook de relatie met de luchthaven van Zaventem is een belangrijke zaak.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Ik dacht aanvankelijk dat er iets schortte met het overleg met de taxisector. U lijkt echter intensief werk te maken van overleg. Misschien wordt er gewoon niet zo goed gecommuniceerd.*

Ik verneem nu dat de gedragscode eindelijk zal worden getekend. Eigenlijk werd er veel heisa gemaakt over een schijnprobleem dat zichzelf heeft opgelost.

Welke maatregelen neemt u om paal en perk te stellen aan het wangedrag van bepaalde klanten?

Mme la présidente.- La parole est à M. Riguelle.

M. Joël Riguelle.- Je tenais à remercier la ministre et à lui dire que les 40 mètres de sites propres communaux de Berchem-Sainte-Agathe lui sont déjà acquis !

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME DOMINIQUE BRAECKMAN

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "les récentes déclarations de l'administrateur délégué de Belgacom à propos du déploiement de la technologie 4G à Bruxelles".

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. DIDIER GOSUIN,

concernant "la concertation entre la Région et les opérateurs télécom à propos de la technologie 4G".

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE MME MAHINUR OZDEMIR,

concernant "les récentes déclarations d'opérateurs sur l'impossibilité d'instaurer la technologie 4G en Région bruxelloise".

Mme la présidente.- Le secrétaire d'État Christos Doulkeridis répondra aux questions d'actualité.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (*in het Frans*).- *Ik dank u voor uw antwoord en kan bevestigen dat de gemeente Sint-Agatha-Berchem bereid is om busstroken aan te leggen.*

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW DOMINIQUE BRAECKMAN

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "de recente verklaringen van de algemeen bestuurder van Belgacom betreffende de verspreiding van de 4G-technologie te Brussel".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN,

betreffende "het overleg tussen het gewest en de telecomoperatoren over de 4G-technologie".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW MAHINUR OZDEMIR,

betreffende "de recente verklaringen van operatoren over de onmogelijkheid de 4G-technologie in het Brussels Gewest toe te passen".

Mevrouw de voorzitter.- Staatssecretaris Christos Doulkeridis zal de dringende vragen beantwoorden.

La parole est à Mme Braeckman.

Mme Dominique Braeckman.- En dérapant dans ses propos, M. Bellens a en outre ouvert la vanne des contrevérités.

Le groupe Ecolo s'étonne des propos du représentant de la Chambre de commerce et d'industrie de Bruxelles (BECI), qui explique les difficultés économiques de la Région bruxelloise par un retard dans le déploiement de la 4e génération des standards pour la téléphonie mobile (4G). Il passe ainsi sous silence le manque de formation des jeunes, la perte de terrains à vocation industrielle et la priorité accordée aux investissements financiers dans l'immobilier.

C'est d'autant plus saugrenu que peu d'appareils utilisent déjà la 4G ; des villes comme Paris ou Londres n'en sont pas pourvues et La Haye vient de vendre ses premières licences. Ce ne sont pourtant pas des déserts économiques.

Ecolo vise un double objectif : préserver la santé des Bruxellois et permettre un réseau de télécommunication mobile performant, en ce compris la 4G. Pour y arriver, il faudra beaucoup plus d'antennes, mais de plus faible puissance. Grâce à cela, la norme de 3V/m ne sera dépassée nulle part en Région bruxelloise.

Ces éléments doivent être expliqués aux Bruxellois. On ne peut leur raconter des inepties, ni vitupérer contre une norme prétendument trop faible pour le déploiement de la 4G.

Mme la présidente.- Mme Braeckman, qui interpellez-vous ?

Mme Dominique Braeckman.- Des personnes contestent donc cette norme, mais, en même temps, elles savent le déploiement de la 4G en introduisant systématiquement des recours devant le Collège d'environnement, et cela contre des permis délivrés pour des antennes qui respectent ladite norme.

Je déplore ce jeu politique désastreux.

Récemment, Mme Huytebroeck annonçait dans la presse que des solutions seraient dégagées pour déployer la 4G. Y a-t-il des obstacles à lever pour que la 4G puisse être déployée, tout en protégeant

Mevrouw Braeckman heeft het woord.

Mevrouw Dominique Braeckman *(in het Frans).*- *De uitspraken van de heer Bellens hebben de deur opengezet voor onwaarheden.*

Ecolo verbaast zich over de uitspraken van de vertegenwoordiger van Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), die de economische moeilijkheden in het Brussels Gewest wijt aan de vertraging bij de ontplooiing van de standaard van de vierde generatie voor mobiele telefonie (4G). Hij zwijgt daarbij over de gebrekkige opleiding bij jongeren, het verlies van industrieterreinen en de voorkeur voor investeringen in vastgoed.

Bovendien wordt 4G nog niet veel gebruikt. Steden als Parijs en Londen zijn er evenmin mee uitgerust en dat zijn toch ook geen economische woestijnen.

Ecolo wil de gezondheid van de Brusselaars garanderen en een performant telecommunicatiesysteem, inclusief 4G. Daarvoor zijn veel meer antennes nodig, maar dan met een zeer laag vermogen, zodat de norm van 3 V/m nergens overschreden wordt.

Dat moeten we de Brusselaars uitleggen in plaats van hen bang te maken met leugens.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Braeckman, wie bent u aan het interpelleren?

Mevrouw Dominique Braeckman *(in het Frans).*- *Sommige mensen zijn dus tegen de norm, maar ondertussen ondermijnen ze de invoering van de 4G-norm door steeds maar in beroep te gaan tegen milieuvergunningen voor antennes die de norm naleven.*

Mevrouw Huytebroeck kondigde onlangs in de pers oplossingen aan om de 4G-technologie te ontplooiën. Moeten er daarvoor nog obstakels weggenomen worden? Welke zijn dat?

la santé des Bruxellois ? Dans l'affirmative, quels sont-ils ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Gosuin pour sa question d'actualité jointe.

M. Didier Gosuin.- Ce n'est pas ici le lieu pour tenir un exposé idéologique. C'est un fait : nous n'échapperons pas à la 4G. Cela fait maintenant quelques mois que la ministre nous dit qu'elle est en concertation. Après les déclarations tonitruantes de M. Bellens, elle nous a même dit qu'une concertation devait avoir lieu hier ou avant-hier.

Toute la question est de savoir comment, dans le cadre de l'ordonnance telle qu'elle a été votée, on peut concilier le maintien de la 2G, qui est sans doute une technologie en déshérence progressive, la 3G et la 4G. La ministre nous a toujours dit que c'était possible. Or, jusqu'à présent, les opérateurs nous affirment le contraire.

Puisqu'une concertation a eu lieu ces derniers jours, je voudrais en connaître les résultats et savoir quelles sont les propositions pour rendre compatibles des technologies auxquelles nous n'échapperons pas.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Ozdemir pour sa question d'actualité jointe.

Mme Mahinur Ozdemir.- L'instauration de la 4G a fait l'objet d'une polémique initiée par l'administrateur délégué d'une entreprise publique. Nous condamnons la teneur de ses propos et sa façon d'agir totalement inappropriée. Cela dit, cette sortie a permis de placer le débat au centre des discussions politiques.

Le rayonnement des ondes électromagnétiques est une question de santé publique. C'est d'ailleurs en ce sens que nous avons voté l'ordonnance du 1^{er} mars 2007. Si la norme de 3V/m est jugée comme étant la plus stricte en Belgique, il ne faudrait pas qu'elle nous fragilise par rapport à la concurrence interrégionale et qu'elle ne permette pas l'utilisation des nouvelles technologies par tous.

Il faut, par ailleurs, veiller à préserver la santé des Bruxellois et des entreprises. Nous nous voulons pragmatiques. Il faut permettre l'installation de la 4G, tout en protégeant la santé des Bruxellois. Mme la ministre a-t-elle rencontré un responsable

Mevrouw de voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord voor zijn toegevoegde dringende vraag.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans)*.- *Aan 4G zullen we niet ontsnappen. De minister zegt nu al enkele maanden dat ze onderhandelt en dat heeft ze na de uitspraken van de heer Bellens nog eens herhaald.*

Hoe is het mogelijk om 2G, 3G en 4G te combineren met de huidige ordonnantie? Volgens de minister kan dat, maar de operatoren beweren het tegendeel.

Welke voorstellen hebben de gesprekken van de voorbije dagen opgeleverd?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ozdemir heeft het woord voor haar toegevoegde dringende vraag.

Mevrouw Mahinur Ozdemir *(in het Frans)*.- *De polemiek over 4G is aangestoken door de gedelegeerde bestuurder van een openbare onderneming. Het cdH betreurt zijn volledig ongepaste uitspraken.*

De elektromagnetische straling is een kwestie van volksgezondheid. De Brusselse norm van 3 V/m is de strengste van België. Het is echter niet de bedoeling dat de nieuwe technologie aan ons voorbijgaat en dat we zwakker staan in de concurrentie tussen de gewesten.

We moeten dus pragmatisch zijn en 4G toelaten in Brussel, maar tegelijk de volksgezondheid vrijwaren.

Heeft de minister recent gesproken met Belgacom? Wat heeft dat opgeleverd? Welk tijdschema volgt de regering?

de Belgacom ? Si oui, qu'est-il ressorti de cette rencontre ? Quel calendrier est-il prévu au gouvernement pour analyser les éventuelles propositions ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Doulkeridis.

M. Christos Doulkeridis, secrétaire d'État.- Mme Huytebroeck étant toujours en mission en République démocratique du Congo dans le cadre de ses compétences à la Fédération Wallonie-Bruxelles, je répondrai à sa place.

Elle n'a pas estimé devoir revenir d'urgence à la suite des déclarations de M. Bellens, et je pense qu'elle a eu raison. D'autre part, elle a très fortement insisté pour que je ne sombre pas dans la tentation de répondre, en les qualifiant d'insultants, indignes et méprisants, aux propos de M. Bellens, ni d'ailleurs aux propos ridiculement caricaturaux, arrogants, incompétents et propices à la désinformation du porte-parole de la Chambre de commerce et union des entreprises de Bruxelles (BECI), qui s'est exprimé sur le sujet. Je m'abstiendrai donc de le faire.

Depuis le début, Mme Huytebroeck s'est exprimée très clairement sur ce dossier, en souhaitant à la fois le développement de cette technologie à Bruxelles et la préservation de la santé publique, notamment concrétisée par l'adoption, à une large majorité du parlement, de ces normes qui font la fierté de notre Région.

La mise en œuvre de la norme régionale implique que davantage d'antennes de faible puissance doivent être installées sur notre territoire. Le développement du réseau se fait ainsi depuis l'adoption de l'ordonnance.

Depuis 2009, des réunions ont régulièrement lieu pour le suivi technique de la norme avec l'ensemble des opérateurs compétents. Il y en a ainsi eu huit en 2012, auxquelles s'ajoutent quatre réunions bilatérales avec chacun d'entre eux. Des discussions sont en cours afin d'objectiver les difficultés de l'enjeu et d'identifier les différentes solutions pour répondre au double objectif du développement technologique et de la préservation de la santé publique.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Doulkeridis heeft het woord.

De heer Christos Doulkeridis, staatssecretaris (in het Frans).- *Mevrouw Huytebroeck, die op dienstreis is in Congo, heeft erop aangedrongen dat ik de uitspraken van de heer Bellens niet veroordeel als beledigend en onwaardig en die van de woordvoerder van BECI als karikaturaal, arrogant, incompetent en leugenachtig. Ik zal dat dus niet doen.*

Mevrouw Huytebroeck heeft van meet af aan gezegd dat ze deze technologie in Brussel wil ontwikkelen en tegelijk de volksgezondheid wil vrijwaren door de bestaande normen te behouden. Daarvoor is het nodig dat er meer antennes komen in het gewest, maar met een lager vermogen.

Sinds 2009 vergadert het gewest regelmatig met de operatoren over de technische aspecten. In 2012 vonden twaalf vergaderingen plaats en vier bilaterale gesprekken. Daar worden de objectieve moeilijkheden en mogelijke oplossingen besproken.

Tot de uitspraken van de heer Bellens leek er geen vuiltje aan de lucht. Afgelopen woensdag was er nog een vergadering met Belgacom, die al lang vastlag. De komende dagen spreekt het gewest ook met de andere operatoren.

Na deze ontmoetingen zal mevrouw Huytebroeck de regering een analyse van de situatie bezorgen, samen met een reeks voorstellen om de dubbele doelstelling (gezondheid en technologische ontwikkeling) te behalen.

Jusqu'aux interventions de M. Bellens, aucun élément ne laissait supposer le moindre problème. D'ailleurs, et je présume que c'est à cela que M. Gosuin fait allusion, une réunion s'est tenue mercredi avec des représentants de Belgacom, selon un calendrier étranger aux propos insultants de l'administrateur délégué de la société. Des réunions auront également lieu, dans les jours à venir, avec les autres opérateurs, afin de garantir l'équilibre et d'éviter une situation de monopole.

Mme Huytebroeck me signale qu'à la suite de ces rencontres, elle fera rapport au gouvernement en fournissant une analyse du dossier. Celle-ci inclura l'ensemble de ses tenants et aboutissants, ainsi que des propositions visant à atteindre les objectifs du développement technologique et de préservation la santé des habitants et des navetteurs.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Braeckman.

Mme Dominique Braeckman.- Je vous remercie de n'avoir pas insisté sur le côté scandaleux de l'affaire.

Ce qui nous préoccupe surtout, c'est la conciliation du respect de la santé et de l'assurance d'une bonne qualité de nos réseaux de télécommunication. Nous sommes tous d'accord à cet égard et nous devons tous jouer le jeu.

Pour contrer le manque d'endroits pour implanter de nouvelles antennes, il conviendrait de réfléchir à la possibilité pour certaines administrations publiques et entreprises privées d'autoriser l'installation d'antennes sur leur toit.

Mme la présidente.- La parole est à M. Gosuin.

M. Didier Gosuin.- M. le secrétaire d'État, j'ai bien pris note des éléments transmis depuis l'étranger par votre collègue. Outre les propos excessifs de M. Bellens, je rappelle cependant que deux autres opérateurs se sont déjà prononcés dans ce sens. Il semble donc exister un problème de communication entre le gouvernement et les opérateurs.

Par ailleurs, j'invite également votre collègue à déposer son rapport au gouvernement le plus vite possible. En effet, j'ai cru comprendre qu'il y a

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Braeckman heeft het woord.

Mevrouw Dominique Braeckman *(in het Frans).*- *Het ontstane schandaal is een minder belangrijk aspect. Wij willen vooral dat er een goed evenwicht gevonden wordt tussen de volksgezondheid en de kwaliteit van de telecommunicatienetwerken.*

Om het tekort aan plaatsen voor nieuwe antennes op te vangen, moeten de overheidsdiensten en de privé-ondernemingen de plaatsing van dergelijke antennes op hun daken overwegen.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).*- *Naast de heer Bellens, hebben ook twee andere operatoren zich negatief uitgelaten. Er lijkt dus een communicatieprobleem tussen de regering en de operatoren.*

Daarnaast lijkt er ook een communicatieprobleem te zijn binnen de regering, aangezien een van de Brusselse ministers de heer Bellens gelijk gaf.

également un grave problème de communication interne au sein du gouvernement. L'un de vos collègues, ministre régional bruxellois, donnerait raison à M. Bellens.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Ozdemir.

Mme Mahinur Ozdemir.- Si nous ne devons pas laisser les dirigeants d'entreprises publiques nous dicter notre agenda, nous ne devrions pas non plus être trop lents à la détente dans le cadre de ce dossier.

Bien sûr, la santé des Bruxellois doit être préservée, mais ils doivent avoir accès aux nouvelles technologies, tout comme les habitants des autres Régions.

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle la poursuite des interpellations.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "les infrastructures ferroviaires en Région bruxelloise".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PHILIPPE CLOSE,

concernant "la Région bruxelloise et la SNCB".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ozdemir heeft het woord.

Mevrouw Mahinur Ozdemir (*in het Frans*).- *We moeten onze agenda niet laten bepalen door de bestuurders van openbare ondernemingen, maar we moeten ook niet te traag reageren. De gezondheid van de Brusselaars moet gevrijwaard blijven, maar ze moeten ook toegang krijgen tot nieuwe technologieën.*

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de voortzetting van de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "de spoorweginfrastructuur in het Brussels Gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE CLOSE,

betreffende "het Brussels Gewest en de NMBS".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
ANNEMIE MAES,**

concernant "l'impact du plan
d'investissements 2013-2025 de la SNCB sur
la Région de Bruxelles-Capitale".

**INTERPELLATION JOINTE DE
M. VINCENT DE WOLF,**

concernant "le plan pluriannuel
d'investissements ferroviaires 2013-2025".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
BRIGITTE DE PAUW,**

concernant "les choix stratégiques du
groupe SNCB en Région de Bruxelles-
Capitale".

**INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ
DOYEN,**

concernant "les conséquences pour la
mobilité en Région bruxelloise du plan
pluriannuel d'investissements 2013-2025 de
la SNCB approuvé par le gouvernement
fédéral, en particulier sur le développement
du RER".

Mme la présidente.- La parole est à M. Doyen
pour son interpellation jointe.

M. Hervé Doyen.- Vous le savez, la mise en place
du RER commence à prendre des retards plus
qu'interpellants. Quand on se plonge dans les
archives parlementaires, il est assez amusant de
constater que déjà en 1990, on espérait la venue
"dans les dix à quinze ans" de ce que certains
appellent aujourd'hui le monstre du Loch Ness.

Soyons de bon compte, nous avons tous ici déjà eu
l'occasion de voir de nos yeux que les chantiers
existent et avancent mais de manière très lente,
personne ne pourra le nier.

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW ANNEMIE MAES,**

betreffende "de impact van het investerings-
plan van de NMBS voor 2013-2025 op het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER VINCENT DE WOLF,**

betreffende "het meerjarenplan voor de
spoorinvesteringen 2013-2025".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW BRIGITTE DE PAUW,**

betreffende "de strategische keuzes van de
NMBS-groep in het Brussels Hoofdstedelijk
Gewest".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER HERVÉ DOYEN,**

betreffende "de gevolgen van het door de
federale regering goedgekeurde investerings-
plan 2013-2025 van de NMBS voor de
mobiliteit in het Brussels Gewest, met name
voor de uitbouw van het GEN".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Doyen heeft het
woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *Het GEN
wordt alsmaar verder uitgesteld. In 1990 hoopten
we nog dat het GEN op tien of vijftien jaar tijd kon
worden gerealiseerd.*

*Iedereen heeft al met eigen ogen kunnen vaststellen
dat er aan de spoorwegen wordt gewerkt, maar het
gaat erg traag.*

*Het GEN is nochtans van groot belang om de druk
van het autoverkeer te doen afnemen, al is het
natuurlijk geen wondermiddel.*

Pourtant, le RER est l'un des outils indispensables à la diminution du trafic automobile dans notre Région même s'il ne sera bien évidemment pas la panacée.

Pour diminuer le trafic qui vient de l'extérieur de la Région, ces fameux 350.000 navetteurs quotidiens, mais aussi diminuer le trafic automobile des Bruxellois eux-mêmes, ce réseau pourrait être un complément utile au réseau STIB.

Et ce, aux conditions sine qua non que :

premièrement, des trains s'arrêtent dans les 31 gares existantes que compte notre Région, voire dans les huit gares supplémentaires prévues par le "scénario RER 2015" (mais on parle ici de plus en plus d'un rêve).

Et que deuxièmement, ces gares soient aménagées afin que les voyageurs n'aient pas peur de s'y arrêter, comme c'est encore le cas de trop nombreux points d'arrêts aujourd'hui, à peine éclairés et dans un état de propreté déplorable.

On le sait, nous parlons ici d'une compétence exclusivement fédérale, même si une convention d'avril 2003 prévoit une coordination générale par le Comité exécutif des ministres des transports et de la mobilité.

Ce comité ne s'est longtemps plus réuni en raison de la crise au niveau fédéral, mais a recommencé il y a presque un an ses réunions et Mme Grouwels y est bien entendu la représentante de la Région.

Nous nous étions d'ailleurs satisfaits des recommandations et demandes que le gouvernement bruxellois avait actées en juin dernier et qui constituaient une bonne synthèse de la problématique et des enjeux pour Bruxelles.

Force est de constater, à la lecture du récent Plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 adopté par le gouvernement fédéral que ce dernier ne reprend pratiquement aucune de nos demandes, si ce n'est qu'il maintient les investissements nécessaires à la mise en œuvre complète du RER... en 2025 pour ce qui concerne les lignes en direction du sud du pays.

Loin de moi l'idée de lancer ici un débat communautaire qui ne nous concerne pas sur les

Het Brussels Gewest moet dagelijks 350.000 auto's van pendelaars slikken. Het GEN zou zeer nuttig kunnen zijn om het pendelverkeer en het autoverkeer van de Brusselaars zelf in te dijken.

Dat kan echter alleen onder de volgende voorwaarden. De GEN-treinen moeten stoppen in de 31 Brusselse treinstations en in de acht bijkomende stations die volgens de plannen zullen worden gebouwd, al besef ik dat die meer dan ooit verre toekomstmuziek zijn. De GEN-stations moeten ook behoorlijk ingericht worden. Veel Brusselse stations zijn slecht verlicht, vervallen en erg vuil.

De NMBS is een exclusieve bevoegdheid van de federale overheid, ook al bestaat er een overeenkomst van april 2003 die stelt dat de ministers van vervoer en mobiliteit overleg moeten plegen.

Dat overlegcomité heeft echter lang niet vergaderd omdat de federale regering uitbleef. Een jaar geleden is het overleg opnieuw van start gegaan. Minister Grouwels vertegenwoordigt er het Brussels Gewest.

We waren erg tevreden over de eisen die de Brusselse regering in juni op tafel legde.

Het investeringsplan van de NMBS voor de periode 2013-2025, dat door de federale regering werd aangenomen, houdt helemaal geen rekening met de Brusselse eisen. Enkel de allernoodzakelijkste investeringen voor het GEN worden vermeld. Pas tegen 2025 zullen de GEN-lijnen naar het zuiden van het land operationeel zijn.

Ik wil er geen communautaire kwestie van maken door te discussiëren over de vraag of het GEN eerst in noordelijke of in zuidelijke richting moet worden gerealiseerd, maar volgens mij moet de GEN-lijn naar Ottignies zeker voor 2020 klaar zijn. Desnoods moeten de investeringen voor de lijn naar Nijvel maar een tijdje worden uitgesteld.

De rechtszaken die sommige mensen aanspannen tegen de aanleg van bepaalde spoorlijnen maken de zaken er uiteraard niet eenvoudiger op.

Er moet nu eenmaal worden bespaard om de financiën van de overheid niet in gevaar te brengen. En als er wordt bespaard, wordt er altijd eerst in de investeringen gesnoeid. Toch is het zorgwekkend

lignes en direction du sud du pays. Néanmoins, il est indispensable qu'au moins l'une de ces lignes, celle vers Ottignies, soit terminée avant 2020, quitte à reporter tous les investissements prévus pour la ligne vers Nivelles après cette date.

Les recours lancés par certains contre les permis octroyés pour les chantiers ne facilitent pas les choses. Je tiens à le rappeler.

Les mesures d'économie indispensables au redressement des finances publiques sont ce qu'elles sont et ici comme ailleurs, les investissements sont toujours les premières coupes dans un budget. Il est cependant interpellant que pas un euro ne soit prévu pour la création de nouvelles stations RER d'ici à 2025. Pour être correct, il faut préciser qu'un arrêt a été budgété et est même aujourd'hui terminé : l'arrêt Arcades à Watermael-Boitsfort. Il ne sert aujourd'hui à rien, étant donné qu'aucun train ne s'y arrête !

On connaît les vieilles réticences de la SNCB, des Wallons et des Flamands. Pour eux, augmenter le nombre d'arrêts des RER à Bruxelles, c'est augmenter le temps de trajet des navetteurs. Cet argument n'est pas valable, car quoi que certains en pensent, les Bruxellois participent aussi au financement de la SNCB. Il n'est donc pas normal qu'ils soient doublement pénalisés par le RER. En effet, d'une part les riverains en subissent les nuisances, et d'autre part les voyageurs bruxellois n'auront que peu d'utilité de ce réseau.

Ce plan contient néanmoins une relative bonne nouvelle. En effet, il ne prévoit pas une augmentation de la capacité de la jonction Nord-Midi par un nouveau tunnel, solution considérée comme trop coûteuse. Soyons de bon compte, la demande du gouvernement bruxellois d'exploiter, au préalable à toute augmentation de la jonction, les rocade est et ouest n'a pas vraiment été entendue non plus. Vu le coût d'un agrandissement du tunnel, le projet n'a cependant pas été retenu. Nous ne pouvons que nous en réjouir. Le Plan d'investissement parle néanmoins de "travaux qui contribueront à une exploitation optimisée de la jonction Nord-Midi". Que cela signifie-t-il concrètement ?

Je voudrais aussi souligner un autre dossier, dont on a peu parlé jusqu'ici, mais qui a pourtant un certain intérêt pour notre Région. Il s'agit de

dat er voor 2025 geen cent wordt uitgetrokken voor nieuwe GEN-stations. De halte Arcaden in Watermaal-Bosvoorde is al afgewerkt, maar er stoppen helemaal geen treinen.

De NMBS, Vlaanderen en Wallonië staan afkerig tegenover het GEN, want hoe vaker treinen op Brussels grondgebied stoppen, hoe langer hun pendelaars onderweg zijn naar hun werk. Dat is nochtans geen valabel argument, want de Brusselse belastingbetalers dragen ook bij tot de financiering van de NMBS. Het is niet de bedoeling dat de Brusselaars wel de overlast van het GEN moeten slikken, maar er geen enkel voordeel van hebben.

Toch staan er ook goede dingen in het investeringsplan. Het plan om de capaciteit van de noord-zuidverbinding uit te breiden met een extra tunnel, wordt namelijk opgeborgen. Toch is het jammer dat de suggestie van de Brusselse regering, die erin bestond om de noord-zuidverbinding te ontlasten door alternatieve spoorlijnen te gebruiken, van de tafel werd geveegd. Er is ook nog altijd sprake van "werken om de noord-zuidverbinding te optimaliseren". Wat wordt daar concreet mee bedoeld?

Ik wil ook een ander dossier ter sprake brengen. Infrabel moet namelijk het terrein van Schaarbeek-Vorming saneren voordat het via de Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed (MVV) wordt overgedragen aan het Brussels Gewest. Die operatie staat echter nergens in het investeringsplan vermeld.

De Brusselse regering heeft nochtans grootse plannen voor het terrein van Schaarbeek-Vorming. Zou de sanering niet in het investeringsplan moeten staan? Is Infrabel die opdracht domweg vergeten?

Alle partijen en gewesten zouden zich moeten inzetten om de autodruk op Brussel te doen dalen. U zegt dat de strijd om meer treinen in de Brusselse stations te laten stoppen, nog niet verloren is. De recente beslissingen van de NMBS voorspellen nochtans niet veel goeds.

Mijnheer Picqué, hebt u het investeringsplan officieel ontvangen? Hebt u al gereageerd? Kan de Brusselse regering er nog iets tegen doen, desnoods door druk uit te oefenen op de federale regering?

(Applaus)

Schaerbeek-Formation. On n'en trouve pas un mot non plus dans le Plan d'investissement, alors qu'on sait qu'Infrabel est censé dépolluer le terrain avant de le transférer à la Région, via la Société d'acquisition foncière (SAF) probablement, d'ici 2018-2020.

Or, votre gouvernement prévoit de nombreux développements pour cette friche, qui est l'une des dernières parcelles non construites de notre Région. Avez-vous des informations à ce sujet ? Les montants de cette dépollution ne doivent-ils pas figurer dans le plan d'investissement, vu la nature de la dépense ? Infrabel a-t-il tout simplement oublié cette mission, qui lui incombe pourtant contractuellement ?

Tout ce débat n'est pas simple. Il ne doit pas être partisan, car il est plutôt territorial.

D'autres députés de chacun des partis se sont émus d'autres décisions reprises dans ce plan. Il n'empêche que le désengorgement de Bruxelles, première place économique et démographique du pays et de sa périphérie est, me semble-t-il, un objectif qui devrait être partagé par tous et, singulièrement, par les trois Régions.

Vous me direz que le combat en vue d'augmenter le nombre de trains qui s'arrêtent dans les stations déjà existantes n'est lui pas encore perdu. C'est vrai, mais les récentes décisions prises n'augurent rien de bon pour la suite.

M. le ministre-président, avez-vous reçu officiellement ce plan pluriannuel d'investissement ? Avez-vous déjà réagi à son contenu ? Le gouvernement bruxellois a-t-il encore une marge de manœuvre, même limitée, face à ces décisions, si ce n'est en interpellant le gouvernement fédéral ?

(Applaudissements)

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes pour son interpellation jointe.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).*- *Le gouvernement fédéral et les Régions doivent se prononcer sur le plan d'investissement présenté par la SNCB en décembre 2012.*

Bruxelles revêt une importance cruciale pour la

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Annemie Maes.- De federale regering en de gewesten moeten zich uitspreken over het investeringsprogramma 2013-2025 dat de NMBS-Groep in december 2012 heeft voorgesteld. We zijn vooral benieuwd naar de voorstellen voor investeringen in het Brussels Hoofdstedelijk

SNCB et inversement, ne fût-ce que concernant la jonction problématique Nord-Midi et les nombreuses petites gares pourtant dotées d'un grand potentiel. Bien entendu, il y a aussi le fameux dossier du RER qui se fait tant attendre. Il est même question d'une mise en service postposée à 2025.

Groen préconise en fait l'émergence d'un réseau express bruxellois, qui ne concernerait pas uniquement les navetteurs, mais aussi les Bruxellois.

En effet, l'infrastructure ferroviaire considérable de notre Région représente un atout fondamental qui devrait être davantage exploité afin de promouvoir la mobilité intrabrugeoise et ce, dans le cadre des objectifs du Plan Iris 2 de réduction du trafic automobile. Parfois, le train est la manière la plus rapide de se déplacer dans la capitale. De même, il convient de prévoir une meilleure adéquation entre les différents réseaux : SNCB, STIB, De Lijn et TEC, car actuellement, la collaboration n'est pas optimale.

Un de nos chevaux de bataille est la gare de l'Ouest qui, malgré ses nombreux atouts en termes de mobilité, est entourée d'un chancre urbain. La Région devrait afficher clairement ses intentions au sujet de cette gare, actuellement sous-utilisée. Une exploitation accrue permettrait de résoudre bon nombre de problèmes de mobilité et attirerait davantage d'habitants. Le développement de cette zone devrait être une des priorités régionales.

Selon Infrabel, la Région devrait se montrer plus réaliste dans ses attentes. Bruxelles doit pourtant convaincre le gouvernement fédéral d'investir dans notre Région et Infrabel doit comprendre que le train ne sert pas qu'à parcourir de longues distances.

De nombreuses petites gares bruxelloises sont dans un état lamentable : elles sont sales, la desserte y est médiocre et la signalisation, quasi inexistante. C'est inadmissible !

Est-il vrai que les gares du Nord et du Midi seraient à nouveau à l'avenir des gares de tête de ligne ? Dans quelle mesure la Région bruxelloise est-elle impliquée dans la réflexion ?

J'adresse mes critiques tant au gouvernement

Gewest.

Brussel is van cruciaal belang voor de NMBS en vice versa. Ik denk aan de problematische noord-zuidverbinding, het Centraal Station als drukste station van het land en de 31 stations op het grondgebied van ons gewest, waarvan sommige zich in een lamenteerbare toestand bevinden. Het gaat om veelal kleinere stations met een weliswaar groot potentieel. En dan is er natuurlijk het GEN, waarover men, zoals over het monster van Loch Ness, veel spreekt maar waarvan men niets of weinig ziet. Groen verkiest eigenlijk te spreken over het BEN, het Brussels expresnet: het gaat niet alleen om het vervoer van de vele pendelaars richting Brussel maar ook om de Brusselaars zelf. De uiteindelijke realisatie van het GEN wordt nu al uitgesteld tot 2025.

De aanzienlijke hoeveelheid treininfrastructuur binnen de grenzen van het gewest is een belangrijke troef die meer aangesproken moet worden om de intra-Brusselse mobiliteit te bevorderen. We moeten nu eenmaal de doelstellingen van het Iris 2-plan halen, waaronder een daling van het autoverkeer met 20%. De infrastructuur speelt daarin een heel belangrijke rol. Soms is het nemen van de trein zelfs de snelste manier om zich in het Brusselse te verplaatsen. Er moet ook een betere afstemming zijn van het NMBS-netwerk op dat van de andere openbaarvervoermaatschappijen: de MIVB, De Lijn en TEC. Momenteel loopt die samenwerking niet zo vlot.

Een van onze stokpaardjes is het Weststation, waarover we het vaak hebben in de commissie voor de Ruimtelijke Ordening. Op dat verkeersknooppunt bieden alle openbaarvervoermaatschappijen diensten aan, zelfs de NMBS. Toch blijft die omgeving een stadskanker. Niemand weet wat het gewest ermee wil aanvangen. Dat is zeer onbegrijpelijk. Als meer mensen ervan kunnen worden overtuigd om er te wonen en te werken, is een deel van het mobiliteitsprobleem immers meteen opgelost. Eigenlijk zijn die investeringen parels voor de zwijnen, aangezien het station te weinig wordt gebruikt. Ik pleit ervoor om van de ontwikkeling van die zone een prioriteit te maken.

Volgens de heer Lallemand van Infrabel, onze gesprekspartner, moet de Brusselse regering wakker worden en een realistische kijk op de zaak hebben. Wat de regering vraagt, is volgens hem utopisch: de

bruxellois qu'à la SNCB et aux autorités fédérales, parce qu'une fois de plus, nous sommes les parents pauvres de l'histoire. Manifestement, ce n'est pas encore clair pour certains qu'il est dans l'intérêt de tout le monde de disposer d'un réseau ferroviaire fort et efficace à Bruxelles.

Y a-t-il des concertations entre le gouvernement bruxellois et le groupe SNCB au sujet du plan d'investissement ? La Région a-t-elle seulement une vision ? D'autres sociétés de transport public sont-elles impliquées ? Quels sont les investissements prévus pour Bruxelles ?

Les moyens sont-ils suffisants pour achever le RER dans les temps ? Je suis surprise de voir les montants y affectés baisser au lieu d'augmenter, alors que le projet est censé être réalisé pour 2025. Un rapport de la SNCB-Holding laisse d'ailleurs à penser que l'échéance de 2025 pourrait ne pas être respectée. Qu'en est-il ?

NMBS heeft noch het geld noch de visie om zo veel stations te ontwikkelen. Ofwel is de gewestregering niet duidelijk genoeg, ofwel moet zij de federale regering aanmanen om de gordiaanse knoop door te hakken en te investeren in ons gewest. De heer Lallemand moet afstappen van het idee dat de trein er alleen maar is voor lange afstanden.

Zo wil de NMBS geen GEN-halte Expo aan tramlijn 9 van Simonis naar Jette en gaat zij op die manier in tegen de eis van de Brusselse regering. De tramlijn komt er, maar we weten nog steeds niet of de GEN-halte er ook komt. Daarover is duidelijkheid nodig.

Nogal wat kleinere Brusselse stations verkeren in een deplorabele toestand: ze zijn vuil en hebben nauwelijks een treinaanbod die naam waardig. De Brusselse regering moet de NMBS erop wijzen dat dat niet langer door de beugel kan. De bewegwijzering naar de stations is ook beneden alles. Dat verhelpen kan toch geen dure zaak zijn!

Naar verluidt zouden het Noordstation en het Zuidstation in de toekomst opnieuw als kopstations fungeren. Daardoor zouden reizigers uit bijvoorbeeld Gent of Antwerpen in die stations moeten uitstappen en een ander vervoermiddel gebruiken. Zijn dat niet meer dan geruchten of worden er concrete plannen in die zin gesmeed? In welke mate is het Brussels Gewest daarbij betrokken?

Wij richten onze pijlen in deze aangelegenheid niet zozeer op de Brusselse regering dan wel op de NMBS-Groep en op de federale overheid, omdat we eens te meer stiefmoederlijk worden behandeld. Blijkbaar is het nog altijd niet duidelijk dat iedereen baat heeft bij een sterk en efficiënt spoornetwerk in Brussel.

Is er recent overleg geweest tussen de Brusselse regering en de NMBS-Groep voor de opmaak van het investeringsprogramma? Ikzelf bespeur alvast nauwelijks enige Brusselse visie in dat plan. Welke aandachtspunten heeft de Brusselse regering naar voren gebracht? Komen er nog overlegmomenten? Worden ook de andere openbaarvervoermaatschappijen bij het overleg betrokken? Welke investeringen op Brussels grondgebied zijn opgenomen in het plan?

Zijn er voldoende middelen om het GEN binnen het

Discussion conjointe

Mme la présidente.- La parole est à Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *La SNCB a affirmé vouloir accroître fortement sa capacité entre 2016 et 2025 pour répondre à l'augmentation du nombre de voyageurs. Depuis décembre 2012, de nombreux trains ont pourtant été supprimés. La gare de Bruxelles-Ouest, important nœud multimodal potentiel, est moins bien desservie, alors que dans l'optique de la saturation de la jonction Nord-Midi et du déploiement du RER, la SNCB devrait se concentrer sur le développement de tels pôles. Ils permettent en effet aux navetteurs de prendre leur correspondance sur le réseau de la STIB.*

Le problème de la mobilité dans et autour de Bruxelles ne pourra être résolu qu'en étroite collaboration entre les différentes sociétés de transport. Je regrette donc la frilosité de certaines communes flamandes et de plusieurs politiciens bruxellois à l'égard du Réseau Brabant. Il s'agit en effet d'un bel exemple de réflexion sur une mobilité transrégionale.

Il est également important que la SNCB investisse dans l'infrastructure des gares. Certaines gares bruxelloises offrant une connexion avec le métro, comme celle de Bockstael, ont besoin d'une remise

tijdschema af te ronden? Het verwondert mij dat de geplande bedragen in plaats van te stijgen, sterk dalen, terwijl men het project tot een goed einde wil brengen tegen 2025. De jaarlijkse middelen dalen tot 109 miljoen euro in 2014 en vervolgens tot amper 28 miljoen euro.

In een verslag van de NMBS-Holding lees ik het volgende: "Uit het voorgestelde ontwerp van meerjareninvesteringsplan van Infrabel blijkt dat Infrabel niet langer kan garanderen dat de investeringen met betrekking tot de GEN-lijnen en de toegang tot de Brusselse noord-zuidverbinding, zoals opgesomd in haar brief, binnen de gestelde termijn kunnen worden gerealiseerd". Wil dat zeggen dat ook 2025 niet langer haalbaar is?

Samengevoegde bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De NMBS verklaarde tussen 2016 en 2025 de capaciteit aanzienlijk te willen vergroten om in te spelen op de verwachte reizigersgroei. Nochtans werden er sinds december 2012 tal van treinen geschrapt, waarvan een dertigtal van en naar Brussel. In Brussel wordt vooral het Weststation minder goed bediend. Het Weststation, met tram-, bus-, metro- en treinverbindingen, zou nochtans een van de multimodale knooppunten worden in het Brussels Gewest.

In het licht van de verzaadiging van de noord-zuidverbinding en de uitbouw van het GEN, is het logischer dat de NMBS inzet op de ontwikkeling van mobiliteitspolen zoals het Weststation of Simonis, waar pendelaars makkelijk kunnen overstappen op het MIVB-net.

Het ontwarren van de mobiliteitsknoop in en rond Brussel is enkel mogelijk via nauwe samenwerking en overleg tussen de diverse openbaarvervoermaatschappijen. Een voorbeeld hiervan is het Brabant-net, een gezamenlijk initiatief van de MIVB en De Lijn dat erop gericht is om verbinding tussen de hoofdstad en de Vlaamse Rand vlotter te laten verlopen. De recente klachten van sommige Vlaamse gemeenten en de terughoudendheid van

en état. Je me réjouis que la rénovation de la gare de Bruxelles-Central ait débuté grâce à des moyens de Beliris.

La SNCB doit également mieux communiquer avec les Régions, les communes et les villes. Un point de contact central auprès duquel les communes peuvent transmettre les plaintes qu'elles reçoivent est nécessaire.

Le plan d'investissement prévoit-il des moyens pour retaper quelques gares bruxelloises ?

La SNCB et la Région bruxelloise se concertent-elles au sujet de l'entretien des gares ? À qui les communes bruxelloises doivent-elles s'adresser pour signaler des plaintes, notamment sur des dépôts clandestins dans les gares ?

(Applaudissements sur les bancs de l'Open Vld)

Mme la présidente.- La parole est à M. Gosuin.

M. Didier Gosuin.- Je serai bref, car les divers intervenants ont très bien rappelé les tenants et aboutissants de ce dossier.

Le programme d'investissements de la SNCB montre clairement que la plupart des travaux sont reportés à 2025 et que le décalage, en termes de fréquentation, est important.

Pour 2013 en effet, il fallait atteindre l'objectif de

un aantal Brusselse politici is dan ook voorbijgestreefd. We moeten stoppen met eindimensionaal te denken over mobiliteit. Het Brabantnet is bij uitstek een oefening om te leren nadenken over mobiliteit over de gewestgrenzen heen. Voor ons moet dat veel verder gaan dan een tramverbinding tussen Brussel en de Vlaamse Rand. Een gelijkwaardige samenwerking moet worden opgebouwd met de NMBS en de TEC.

Voor ons is het belangrijk dat de NMBS ook investeert in stationsinfrastructuur. Een aantal Brusselse stations, zeker degene die ook een metroverbinding aanbieden zoals Bockstael, kunnen een opknopbeurt goed gebruiken. Aangename stations trekken nu eenmaal meer reizigers aan. In deze context zijn wij dan ook erg opgelucht dat de renovatie van de gang van het Centraal Station met Belirismiddelen eindelijk van start is gegaan.

Tot slot moet de NMBS werk maken van een betere communicatie met de gewesten, de gemeenten en de steden. Er is nood aan een centraal aanspreekpunt voor de lokale overheden. Gemeentelijke administraties ontvangen geregeld klachten over illegaal storten en defecten in treinstations op hun grondgebied, maar als ze die klachten doorspelen aan de NMBS, gebeurt er vaak niets mee.

Trekt het investeringsplan middelen uit om een aantal Brusselse stations op te kalefateren?

Overleggen de NMBS en het Brussels Gewest over het onderhoud van treinstations? Waar kunnen de Brusselse gemeenten terecht om klachten over onder meer illegaal storten in de stations te melden?

(Applaus bij Open Vld)

Mevrouw de voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).*- *De vorige sprekers hebben de voornaamste punten reeds uitgebreid uiteengezet.*

Uit het investeringsprogramma van de NMBS blijkt dat de meeste werken voor het GEN tot 2025 worden uitgesteld. Voor 2013 moest een doelstelling van 13.600.000 treinkilometer per jaar worden bereikt, maar wij zullen hooguit 8.900.000 treinkilometer halen. Pas in 2025 zal de

13.600.000 kilomètres-train par an et, au mieux, nous atteindrons celui de 8.900.000 kilomètres-train. En 2025, l'objectif de 2013 sera enfin atteint avec 13.900.000 kilomètres-train. Il y a donc lieu de manifester de l'inquiétude et je ne doute pas que le gouvernement mettra la pression.

Toutefois, je voudrais intervenir sur d'autres sujets qui m'ont interpellé et à propos desquels je n'ai rien entendu. La première: dans le rapport, la SNCB dit très clairement qu'il est tout à fait possible d'augmenter le nombre de millions de kilomètres par an et qu'il serait même possible, sans investissements supplémentaires, de passer dès 2013 de 8.900.000 kilomètres-train à 12.300.000 kilomètres-train, soit à peu près trois millions de kilomètres-train supplémentaires par an.

Comment? La SNCB montre que de telles mesures ne réclament pas de travaux d'infrastructure, mais l'engagement et la formation de personnel supplémentaire. Elle précise, à la page 9, qu'il lui manque 54.700.000 euros pour augmenter l'amplitude moyenne de circulation, élargir les périodes de pointe, augmenter la fréquence de desserte des week-ends et celle des lignes là où les contraintes de capacité le permettent.

La production RER annuelle s'établirait alors à 12.300.000 kilomètres-train par an, soit 90% du plan de 2013. L'obstacle provient d'un déficit dans les moyens de fonctionnement de la SNCB. À cet égard, j'interpelle tous les ministres bruxellois du gouvernement fédéral. Au-delà des discours et sans nier que les investissements accusent du retard, la SNCB nous dit très clairement que, si elle disposait de moyens supplémentaires, elle pourrait tirer un meilleur parti des lignes actuelles.

Je plaide donc pour que nous ne tenions pas ici de grands discours, alors que les moyens de la SNCB ont été rabotés au niveau fédéral et que cette société a très clairement pointé le manque de moyens de fonctionnement et le manque de personnel formé qui en découle comme principaux obstacles à un meilleur rendement.

En d'autres termes, la SNCB le dit: "Nos lignes fonctionnent à 60%. On pourrait en tirer un meilleur parti si nous avions du personnel supplémentaire."

doelstelling van 2013 worden bereikt met 13.900.000 treinkilometer per jaar. Er is dus reden tot ongerustheid en ik hoop dat de regering de druk op de ketel zal houden.

Volgens de NMBS is het mogelijk het aantal treinkilometer per jaar op te trekken van 8.900.000 tot 12.300.000 zonder bijkomende infrastructuurwerken uit te voeren, maar dan moet er wel extra personeel worden in dienst genomen en opgeleid. Het probleem is dat de NMBS daarvoor niet over de nodige werkmiddelen beschikt. Naar schatting zou de NMBS 54,7 miljoen euro extra nodig hebben om de gemiddelde amplitude te verhogen, de piekuren uit te breiden en de frequentie tijdens het weekend en op bepaalde lijnen op te voeren.

Het heeft geen zin om hier grote betogen te voeren. Het is de federale overheid die de middelen van de NMBS heeft beperkt. De NMBS heeft duidelijk aangegeven dat ze een beter rendement op de bestaande lijnen zou kunnen bereiken als zij over meer werkmiddelen en personeel beschikte.

Dit dossier zou op de regeringstafel liggen omdat men van het Brussels Gewest een vorm van cofinanciering verlangt. Anderhalf miljard van de 26 miljard euro zou ten laste van de gewesten zijn en 500 miljoen euro zou samen met de gewesten worden gefinancierd.

Wat is daar precies van aan? Wij moeten vermijden dat wij mee betalen voor infrastructuur die onder de verantwoordelijkheid van de federale overheid valt. Zijn daarover al akkoorden gesloten? Tot nu toe vind ik nog geen enkel spoor van die cofinanciering terug, enkel intenties.

Het zou overigens nuttig zijn dat het gewest een studie over de opwaardering van een reeks terreinen in de omgeving van de stations bestudeert om dat element in de weegschaal te kunnen leggen tijdens de onderhandelingen met de NMBS. Ik vrees dat de NMBS alles zal krijgen wat ze wil, Schaarbeek-Vorming of andere terreinen, maar dat zij onze investeringen op de lange baan zal schuiven of daarvoor geld zal vragen.

De NMBS verwacht dat het station van Etterbeek het vierde grootste station van de hoofdstad zal worden. Daartoe zou de MIVB een (semi-)metro op de Middenring moeten aanleggen. Daarover staat echter geen enkel woord in de beheers-

Deuxièmement, je voudrais entendre le gouvernement sur la problématique du cofinancement. J'ai entendu que si ce dossier était sur la table du gouvernement, c'était parce que la Région bruxelloise devait être appelée à le cofinancer. Sur les 26 milliards d'euros, 1,5 milliard est à charge des Régions - la Wallonie, la Flandre et Bruxelles pour son désengorgement - et 500 millions d'euros devront être cofinancés avec les Régions.

De quoi s'agit-il ? Comment va-t-on faire ? Je ne pourrais accepter que nous cofinancions des infrastructures qui relèvent de la responsabilité de l'État fédéral. Des accords ont-ils déjà été passés à cet égard ? À ce stade, je ne vois aucune trace de cofinancement. Je ne vois que des intentions.

Troisièmement, je trouverais utile que la Région bruxelloise procède à une étude de valorisation d'une série de terrains situés aux abords des gares, pour mettre cette question dans la balance avec la SNCB. Je crains que celle-ci n'obtienne tout ce qu'elle veut, que ce soit Schaerbeek-Formation ou d'autres choses, mais que pour nos investissements par contre, elle ne nous fasse attendre ou nous réclame de l'argent.

La SNCB s'attend à ce que la gare d'Etterbeek devienne la quatrième gare de la capitale en termes de fréquentation. Selon elle, pour ce faire, il faudra que les projets de la STIB de réalisation d'un métro ou un semi-métro sur les boulevards de la moyenne ceinture se concrétisent. Je ne vois pourtant pas un mot à ce sujet dans le contrat de gestion ! On est donc en train de prévoir des investissements en tenant compte d'engagements que la STIB devrait prendre, mais que je ne trouve pas dans le contrat de gestion. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

(Applaudissements sur les bancs des FDF)

Mme la présidente.- La parole est à M. Picqué.

M. Charles Picqué, ministre-président.- Voilà bien le genre de débat que mérite notre parlement pour les raisons que vous avez vous-mêmes évoquées à plusieurs reprises.

overeenkomst. Hoe zit het daar precies mee?

(Applaus bij het FDF)

Mevrouw de voorzitter.- De heer Picqué heeft het woord.

De heer Charles Picqué, minister-president *(in het Frans).*- *Dit onderwerp is van groot belang voor de toekomst van het Brussels Gewest. Het GEN kan de mobiliteit van de Brusselaars aanzienlijk verbeteren. De NMBS is erg belangrijk voor onze*

Je vous remercie en tout cas pour vos interpellations qui touchent à un enjeu fondamental pour le devenir de notre Région. En effet, il s'agit à la fois d'influencer, positivement espérons-le, la mobilité pour les Bruxellois et, au-delà, de considérer que la SNCB constitue un levier très important de notre développement économique et de notre image internationale.

Je ne vous cache pas que, comme certains d'entre vous, ce plan m'inspire pour le moins de la perplexité, voire quelques méfiances qui me sont familières lorsque je suis amené à témoigner en ce qui concerne la SNCB. Je structurerai donc ma réponse en fonction des éléments que vous avez exposés en précisant tout d'abord la position et les demandes de la Région dans le cadre du plan d'investissement pluriannuel.

Nous avons reçu le projet de plan le 17 janvier dernier. Il est donc sans doute prématuré de s'égarer dans l'examen complet et détaillé de ce plan. Cependant, comme certains d'entre vous l'ont fait, il est possible d'évaluer l'orientation prise par la SNCB. Je vais donc essayer de résumer l'actuel contenu du projet et de répondre aux questions portant plus précisément sur le RER, le désengorgement de la jonction Nord-Midi, les modalités et le calendrier de la concertation qui nous est proposée par l'État fédéral et à d'autres questions plus particulières.

Concernant les demandes régionales formulées à la SNCB, vous avez évoqué notre vision et c'est elle qu'on devrait retrouver dans le plan ferroviaire. À deux reprises, en mars et en mai 2012, nous avons eu la possibilité de faire valoir nos revendications. C'est ce que nous avons fait en mars dernier lorsque notre gouvernement a communiqué à l'État fédéral une série de demandes.

D'abord, nous souhaitons porter à la connaissance de la SNCB les objectifs du Plan Iris 2, ses modalités et ses implications.

Nous avons évoqué l'accroissement démographique, dont la SNCB devrait tenir compte, et la manière dont le Plan régional de développement durable (PRDD), s'il était approuvé, consacrerait une forme de polycentrisme influant sur les dessertes des centres et zones. Nous avons signalé aussi que trop peu

economische ontwikkeling en onze internationale uitstraling.

Ik ben verbijsterd over het investeringsplan van de NMBS. De regering ontving het ontwerp op 17 januari. Het is dus voorbarig om het plan al gedetailleerd te bespreken. We kunnen het echter wel al hebben over zijn algemene strekking. Ik zal de krachtlijnen samenvatten en vragen beantwoorden over het GEN, de noord-zuidverbinding, het tijdschema enzovoort.

De interpellanten zeggen dat het investeringsplan rekening zou moeten houden met het standpunt van het Brussels Gewest. Welnu, in maart en mei 2012 heeft de regering haar standpunt duidelijk kenbaar gemaakt aan de federale regering.

Om te beginnen lichtten we de NMBS in over de doelstellingen van het Iris 2-plan.

We verwezen naar de bevolkingsexplosie en naar het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO), dat het Brussels Gewest wil doen evolueren naar een stedelijk gebied met meerdere stadskernen. Die evolutie zal ook gevolgen hebben voor de haltes van het openbaar vervoer. We wezen er ook op dat zeer weinig Brusselaars met de trein naar het werk gaan.

Het Brussels Gewest eist dat de mogelijkheden om zich in het Brussels Gewest per trein te verplaatsen worden uitgebreid en dat het gemakkelijker wordt om van Brussel naar de Rand te pendelen.

We hebben ook begeleidende maatregelen voorgesteld om de stadsvlucht te beperken en hadden het over het inruilen van de auto voor het openbaar vervoer om het verkeersinfarct te beperken. Verder pleitten we voor een fijnmazig GEN-netwerk waar overstappen geen tijdsverlies inhoudt.

We hebben tevens gevraagd naar de strategische visie van de NMBS.

Tijdens een conferentie van de ministers van Mobiliteit op 8 mei heeft het gewest herinnerd aan de uitgangspunten en doelstellingen van de GEN-overeenkomst van 4 april 2003. Die doelstellingen willen we nog steeds bereiken. Ik geef een overzicht:

d'habitants de la Région recouraient au train : cinq mille voyages entre 7 heures et 9 heures du matin.

Dans le cadre de nos revendications et demandes d'information, nous avons arrêté une série de principes : fréquentation intra-urbaine du réseau ferré et rencontre de la demande en navettes externes pour les Bruxellois qui travaillent en périphérie.

Nous avons abordé aussi les mesures d'accompagnement visant à freiner l'exode urbain, le report modal pour réduire la congestion routière de la Région, la localisation des bureaux près des grands centres de transports publics, le maillage des gares RER comme principe de notre conception de la politique ferroviaire, l'intermodalité et l'intégration tarifaire entre les opérateurs de transports.

Nous avons interrogé la SNCB sur sa vision stratégique. Nous lui avons demandé, dans le cadre de l'augmentation de la capacité ferroviaire en Région bruxelloise, de privilégier les options qui renforcent l'offre sur les liaisons nord-sud autres que l'axe Nord-Midi : la ligne 26 à l'est et la ligne 28 à l'ouest. Parallèlement, nous avons demandé que les incidences du programme sur la vie des habitants puissent être minimales.

Nous avons bien mis le RER en évidence. Jusqu'à présent, je vous ai parlé de l'objet de notre contact avec le niveau fédéral.

À l'occasion d'une conférence exécutive des ministres de la Mobilité qui s'est tenue le 8 mai, la Région a rappelé une série de principes ainsi que les objectifs de la convention RER du 4 avril 2003 :

- priorité au déploiement progressif du RER (infrastructures, schémas d'exploitation, affectation du matériel roulant) ;
- rappel de ce que les objectifs de la "convention RER" du 4 avril 2003 restent les objectifs à atteindre ;
- rappel de ce que l'offre RER complète doit être intégrée dans les plans de transport SNCB et dans le PPI 2013-2025, en phases successives clairement définies ;

- de geleidelijke uitbouw van het GEN moet voorrang krijgen;

- de doelstellingen uit de GEN-overeenkomst van 4 april 2003 moeten worden gerealiseerd;

- het volledige GEN moet worden opgenomen in de vervoerplannen en het meerjareninvesteringsplan van de NMBS en de fasen moeten nauwkeurig worden omschreven;

- tegen juni 2012 moest er een meerjarenplan worden opgesteld door de operationele cel van de vier maatschappijen van openbaar vervoer;

- dat meerjarenplan moet worden afgestemd op het meerjareninvesteringsplan van de NMBS en in de vervoerplannen moet telkens worden bepaald welk openbaar vervoer er kan worden aangeboden met behulp van de nieuwe infrastructuur;

- er moet rekening worden gehouden met het investeringsprogramma, de geplande extra haltes en het wegwerken van probleempunten die de capaciteit van het netwerk beperken;

- de realisatie van het scenario voor 2015 moet worden geprogrammeerd;

- voor het GEN zijn specifieke treinen nodig die geschikt zijn voor een dicht stadsnet.

Wij wilden absoluut een meerjarenprogramma dat ruimte liet voor partnerschappen met andere vervoermaatschappijen, op basis van de Visie 2020 uit de studie voor de GEN-overeenkomst.

Veel van onze vragen zijn onbeantwoord gebleven.

Mevrouw Delforge en de heer Close vragen of de investeringen in het Brussels Gewest rekening houden met het vervoer binnen Brussel en welke verdeelsleutels er zijn afgesproken voor de gewesten.

Het meerjarenplan moet het doen met een dotatie van ongeveer 26 miljard euro, in plaats van het bedrag van 42 miljard euro dat de NMBS oorspronkelijk vroeg.

Die middelen zijn als volgt verdeeld:

- communication pour juin 2012 d'un projet de programme pluriannuel, établi par le groupe opérationnel des quatre sociétés de transport public, sur la base de la vision 2020 de l'étude visée à l'article 13 de la convention RER ;
- articulation de ce programme pluriannuel dans le Plan pluriannuel d'investissement (PPI) 2013-2025 et description dans les plans de transport, année après année, de l'offre détaillée susceptible de profiter des nouvelles infrastructures qui seront progressivement mises en service ;
- prise en compte dans le programme d'investissement (dans le cadre des budgets disponibles), des haltes supplémentaires de la vision 2020, et de l'élimination des goulets d'étranglement qui limitent la capacité du réseau ;
- programmation de l'exploitation et de la réalisation, au plus tard en 2018, du "scénario 2015" de l'étude visée à l'article 13 de la convention RER ;
- rappel de ce que le concept de RER implique un matériel roulant spécifique adapté à une desserte dense et rapide.

Il s'agit d'objectifs qu'il nous faut toujours atteindre.

Par ailleurs, il fallait absolument nous communiquer un programme pluriannuel qui permettrait également de parler des partenariats possibles avec les autres sociétés de transport et ce, sur la base de ce que nous avons appelé la Vision 2020 de l'étude de la convention RER.

Nous devons évidemment rappeler ces différents points.

Nous sommes insatisfaits, car très peu des demandes que nous avons formulées ont été entendues.

Voyons quelles sont les questions qui demeurent en suspens.

Mme Delforge et M. Close ont posé la question des investissements et projets annoncés en Région bruxelloise dans le plan d'investissement.

- 5,2 miljard euro voor veiligheid;
- 16,7 miljard euro voor mobiliteit, waarvan 1,3 miljard voor het GEN;
- 3 miljard euro voor stations, parkings en nieuwe diensten;
- 2 miljard euro voor logistiek;
- 1,9 miljard euro als reserve om de noord-zuidverbinding te ontlasten, voor projecten die Vlaanderen en Wallonië als prioritair beschouwen en voor de cofinanciering van projecten.

De verdeelsleutel van het ontwerp van investeringsplan was dezelfde als die van het vorige investeringsplan: 60% voor het Vlaams Gewest en 40% voor het Waals Gewest, met uitzondering van de investeringen in het Brussels Gewest, investeringen in rollend materieel en niet-plaatsgebonden investeringen, alsook bepaalde projecten met een nationaal of transregionaal karakter, zoals de Diabolverbinding.

Voor de verdeelsleutel wordt dus enkel rekening gehouden met Vlaanderen en Wallonië, al worden er ook bedragen uitgetrokken voor Brussel. Volgens het nieuwe investeringsplan zou er 2,535 miljard euro worden geïnvesteerd in Brussel, 7,423 miljard in Vlaanderen en 5,554 miljard in Wallonië.

Om te beginnen vraag ik me af hoe die verdeelsleutel precies in elkaar zit. Niemand begrijpt iets van de documentatie die we hebben ontvangen.

Het plan bevat een globaal bedrag, maar voor het overige blijft er veel onduidelijkheid.

Het meerjarenplan omvat investeringen in werken die tegen 2025 verwezenlijkt moet worden.

De Brusselse projecten betreffen het op vier sporen brengen van de lijnen 50L-50A tussen het Zuidstation en Sint-Katharina-Lombeek, de lijn tussen Moensberg en Nijvel en de lijn tussen Brussel-Schuman en Louvain-la-Neuve. Verder komt er een tunnel tussen Brussel-Schuman en Josaphat en een betere Diabolverbinding dankzij lijn 26.

Er is ook sprake van niet nader bepaalde budgetten

Prenons-nous bien en considération le transport intrabruellois ? Quelles sont donc les clés de répartition dans les budgets consacrés à la Flandre, à la Wallonie et à Bruxelles ?

Comme vous le savez sans doute, l'actuel projet du plan pluriannuel est doté - en arrondissant - de 26 milliards d'euros au lieu des 42 milliards demandés initialement par la SNCB.

Ce budget est réparti comme suit :

- 5,2 milliards d'euros pour la sécurité ;
- 16,7 milliards d'euros pour la mobilité, dont notamment 1,3 milliard d'euros pour le RER ;
- 3 milliards d'euros pour les gares, parkings et nouveaux services ;
- 2 milliards d'euros pour la logistique industrielle et administrative ;
- 1,9 milliard d'euros de réserves dédiées au désengorgement de la jonction Nord-Midi, à des projets prioritaires pour la Flandre et la Wallonie et à des cofinancements.

La proposition de plan d'investissement a été établie en appliquant les mêmes principes que ceux qui ont prévalu à l'exécution du plan 2001-2012 pour ce qui concerne la répartition régionale des investissements : 60% pour la Région flamande et 40% pour la Région wallonne, à l'exception des investissements réalisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, des investissements en matériel roulant et des investissements non localisables, ainsi que de certains projets spécifiques réputés à caractère national ou transrégional. C'est le cas, par exemple, du Diabolo, de la modernisation de la gare de Bruxelles-Luxembourg ou des tronçons flamands des axes à quatre voies en direction de la Wallonie, sur les lignes 124 et 161.

Il existe donc une clé, qui ne concerne que la Flandre et la Wallonie, et des montants réservés pour Bruxelles et d'autres choses évoquées ici. Pour résumer, à ce stade, les investissements qui seraient localisables à Bruxelles par l'actuel plan pluriannuel équivalent à 2.535.000.000 euros, contre environ 7.423.000.000 euros pour la Flandre et 5.554.000.000 euros pour la Wallonie.

voor het onderhoud en de opwaardering van 36 bestaande stations.

Alle andere vragen vanuit het gewest blijven onbeantwoord. Ik denk aan de gevraagde verbeteringen aan lijn 26 (naar het oosten), lijn 28 (naar het westen) en lijn 50 (Jette-Bockstael).

We hebben evenmin informatie gekregen over de aankoop en de toewijzing van het rollend materieel voor het GEN, of over de inrichting van drie nieuwe stations (Anderlecht-COOVI, Ganshoren-Expo en Josaphat-Wahis). Dat laatste element leek nochtans verworven tijdens de vergadering van de ministers van Mobiliteit van 8 mei.

De antwoorden die we hebben gekregen, zijn verre van volledig. Hoewel er afspraken zijn gemaakt over negen nieuwe Brusselse stations, wordt daar in het investeringsplan met geen woord over gerept. In het regeerakkoord wordt naar zes nieuwe stations verwezen, en er zouden er nog drie extra komen.

In het plan staat ook geen woord over het terrein van Schaarbeek-Vorming, over de verplaatsing van het goederenverkeer of over de NMBS-infrastructuur in het Zuidstation.

Ik ben helemaal niet tevreden over het investeringsplan. Eigenlijk vernoemt het enkel de voltooiing van projecten die in het kader van het vorige meerjarenplan van start zijn gegaan. Je zou nochtans denken dat er ook nieuwe investeringen in zouden staan. Misschien zullen we een antwoord krijgen op sommige vragen als de details van het plan duidelijker worden.

U vraagt hoe de besprekingen over het GEN vorderen. Wel, het Brussels Gewest telt 36 stations. Er wordt geld uitgetrokken om ze te onderhouden of op te waarden. Het investeringsplan verwijst echter niet naar de bouw van de nieuwe stations die het Brussels Gewest had geëist.

De ministers van Mobiliteit gaven hun fiat om het GEN tegen 2018 te realiseren, maar daar is geen geld voor uitgetrokken.

(verder in het Nederlands)

Met de geplande investeringen kunnen we onmogelijk de doelstelling van 150 treinen per uur halen in Brussel. Nu zijn dat er 92. De bedragen die

A priori, on se demande à quoi correspond cette clé et ce qu'elle recouvre. Sur le type d'investissements prévus à Bruxelles, les documents reçus sont sibyllins.

Il est certain que l'information reçue est insuffisante. La discussion va donc se poursuivre. Il existe des zones d'ombre derrière ces chiffres.

Le projet pluriannuel reprend les investissements nécessaires à la réalisation, en 2025, de travaux ou d'études en cours.

Pour Bruxelles, le projet mentionne la mise à quatre voies des lignes 50L-50A entre la gare du Midi et Sainte-Catherine à Lombeek, de la ligne entre Moensberg et Nivelles, de la ligne entre Bruxelles-Schuman et Louvain-La-Neuve, la réalisation du tunnel entre Bruxelles-Schuman et Schaerbeek-Josaphat et la réalisation du Diabolo en améliorant le lien avec la ligne 26 pour l'est de Bruxelles.

Il mentionne aussi des budgets non détaillés pour l'entretien et la valorisation de 36 gares existantes.

Le reste des demandes plus détaillées provenant de la Région et adressées à la SNCB sont restées sans réponse. Nous avons reçu un montant global, mais le rapport laisse beaucoup d'incertitudes et d'interrogations importantes.

Ainsi, parmi les demandes non satisfaites, nous relevons les améliorations à apporter aux lignes 26 (vers l'est), 28 (vers l'ouest), 50 (entre Jette et Bockstael) en vue d'une meilleure exploitation.

De plus, nous n'avons pas d'information sur le planning d'acquisition et d'affectation de matériel roulant RER. Nous n'avons pas non plus de réponse sur la création de trois nouvelles gares, à Anderlecht-Ceria, Ganshoren-Expo et Josaphat-Wahis. Pourtant, ce dernier principe avait été acquis lors de la réunion des ministres de la Mobilité du 8 mai dernier.

Beaucoup d'éléments manquent dans les réponses que nous avons reçues. On ne parle pas de la création de neuf nouvelles gares pourtant validée par la conférence des ministres de la mobilité et soutenue par l'accord de gouvernement. Six de ces neuf gares étaient prévues dans l'accord de gouvernement ainsi que trois gares

pour het GEN worden uitgetrokken, liggen in de buurt van de cijfers die de NMBS-Groep had gevraagd, maar het tijdschema heeft wel vertraging opgelopen.

Voor de periode 2013-2018, de horizon van het Iris 2-plan en de startdatum van het GEN, nemen de investeringen met 40% af.

Wat betreft het rollend materieel, lijken de 95 reeds bestelde motorstellen nu bestemd voor het hele net, terwijl ze oorspronkelijk uitsluitend zouden dienen voor het GEN-net.

Het ontwerp van het meerjareninvesteringsplan vermeldt niets over bijkomend specifiek materiaal.

(verder in het Frans)

De overheidsfinanciën zijn er slecht aan toe, maar dan nog is het plan niet erg ambitieus. We moeten streven naar engagementen die meer aansluiten bij onze verwachtingen.

(verder in het Nederlands)

Dit plan ontgoochelt mij en ik zal dan ook op de volgende vergadering proberen om meer informatie te krijgen over de bedragen. Misschien kan dat een aangename verrassing opleveren, maar het zou mij verbazen.

Dat de noord-zuidverbinding moet worden ontlast, betwisten wij niet. Er is inderdaad een objectief probleem. De geavanceerde ideeën die de NMBS voorstelt, zoals bijvoorbeeld het uitgraven van een tweede ondergrondse noord-zuidverbinding, zijn echter onbetaalbaar. De kostprijs bedraagt minstens 5 miljard euro.

(verder in het Frans)

Bovendien zijn de opties die Infrabel tot voor kort overwoog, volledig in strijd met onze vraag om de nieuwe infrastructuur in de stedelijke omgeving te integreren.

Het Brussels Gewest moet waakzaam blijven.

Ik ben sceptisch. Onlangs stelde een ingenieur van de NMBS me twee oplossingen voor om de noord-zuidverbinding te ontlasten. De eerste bestond erin dat er weer zou worden gegraven, waardoor het pas

supplémentaires (Jamblinne de Meux, Erasme et de Trooz).

Aucune réponse sur la libération des terrains de Schaerbeek-Formation ou sur le déplacement des faisceaux de lignes de marchandises. Pas plus de réponse quant à la mise en valeur des infrastructures de la SNCB dans la Gare du Midi.

Je suis extrêmement dubitatif, réservé et perplexe et je pourrais poursuivre dans les qualificatifs. C'est aussi parce que je fais une lecture critique de l'accord.

On ne parle que de l'achèvement de projets entamés dans le cadre du plan pluriannuel précédent. On a l'impression qu'une continuité, certes pas garantie, existe et que beaucoup de nouveaux éléments devraient se retrouver dans le plan pluriannuel.

Il y a peut-être des réponses à certaines de nos questions dans les budgets dont je ne connais pas le contenu exact. Il y a lieu de se montrer pour le moins perplexe. Quel est l'état d'avancement des discussions avec le groupe SNCB sur le RER ?

Il existe 36 gares dans la Région et des budgets non détaillés seront affectés à l'entretien ou à la valorisation de celles-ci. Les gares supplémentaires demandées par la Région, ni les trois gares supplémentaires, ne figurent dans le plan pluriannuel d'investissements (PPI).

Concernant l'infrastructure, les ministres de la Mobilité ont validé le scénario d'une réalisation du RER en 2018, mais il n'y a pas de budget.

(poursuivant en néerlandais)

Avec les investissements prévus, il sera impossible d'atteindre l'objectif de 150 trains par heure à Bruxelles. Les montants affectés au RER sont proches de ceux demandés par la SNCB, mais le calendrier a pris du retard.

Pour la période 2013-2018, à l'horizon du Plan Iris 2 et du début du RER, les investissements sont réduits de 40%.

Les 95 rames déjà commandées, qui étaient initialement réservées au RER, semblent désormais destinées à l'ensemble du réseau.

geopende congrescentrum Square zou moeten sluiten. Dat is natuurlijk onaanvaardbaar. Ingenieurs zijn nuttig, maar houden vaak onvoldoende rekening met de leefbaarheid van een stad. De tweede oplossing was iets minder ingrijpend.

Het is hemeltergend dat de NMBS nog steeds zulke voorstellen durft te doen.

In het investeringsplan staan twee bedragen om het treinverkeer vlotter door de noord-zuidverbinding te laten rijden of de capaciteit te verhogen. Het is me niet bekend waarvoor dat geld precies moet dienen. Het leeuwendeel van die bedragen zal trouwens pas na 2021 worden besteed.

Uiteindelijk wordt er geen geld uitgetrokken voor de uitbreiding van de noord-zuidverbinding. Dat gaat in de zin van de oplossing die het Brussels Gewest verdedigt, namelijk een intensiever gebruik van spoorlijnen 26 en 28.

Uit de onderhandelingen zal moeten blijken wat haalbaar is binnen het krappe budgettaire kader. We hopen alleszins dat de NMBS op onze alternatieve voorstellen reageert.

Mevrouw Maes, de heer De Wolf, mevrouw De Pauw, mevrouw Delforge en de heer Doyen stellen vragen over mogelijke overlegvergaderingen.

We hebben in maart, in mei en op 17 januari nog overleg gepleegd. Binnenkort gaan we met de twee andere gewesten en de NMBS rond de tafel zitten om het GEN en het globale vervoersplan van de NMBS te bespreken.

(verder in het Nederlands)

De federale overheid overweegt om nadien bilateraal met de gewesten samen te werken om een definitief investeringsplan te kunnen goedkeuren voor de zomer.

Deze vergaderingen gaan binnenkort van start en zullen de gelegenheid bieden om een aantal punten te verduidelijken.

Het overlegcomité tussen het gewest, Infrabel en de NMBS is sinds 2012 tweemaal samengekomen.

(verder in het Frans)

Le projet de plan d'investissement pluriannuel ne mentionne aucun matériel supplémentaire spécifique.

(poursuivant en français)

Je ne dois pas vous faire un dessin : il est clair que l'état des finances publiques ne suscite pas l'euphorie. Il n'y a rien dans ce plan qui ressemble à un projet très volontariste. Ne tournons donc pas autour du pot : il faudrait obtenir des engagements plus conformes à ce que nous espérons.

(poursuivant en néerlandais)

Ce plan me déçoit. J'essaierai d'obtenir davantage d'informations sur les montants lors de la prochaine réunion, mais je ne m'attends pas à être positivement surpris.

La jonction Nord-Midi doit être désengorgée. Nous ne le contestons pas, mais les solutions avancées par la SNCB sont impayables.

(poursuivant en français)

Deuxièmement, les options envisagées jusqu'il y a peu par Infrabel sont totalement en contradiction avec l'exigence d'une intégration urbaine de ces nouvelles infrastructures. Il est question d'une jonction bis en sous-sol, mais cela pose également des problèmes.

La Région doit rester très vigilante. On a parfois le sentiment que l'époque est révolue où des grands projets d'infrastructure qui détériorent le tissu urbain nous étaient proposés voire imposés.

Je ne le crois pas. Récemment, un ingénieur de la SNCB s'est présenté à moi avec deux options pour la jonction Nord-Midi. La première, que je n'aurais jamais pu accepter, consistait à éventrer la jonction, ce qui aurait impliqué la fermeture du centre de congrès Square, à peine inauguré ! Les ingénieurs sont bien utiles, mais ils manquent parfois de considération pour les autres aspects de la vie urbaine. L'autre option consistait en une opération en bouclier, plus limitée dans l'espace.

Il est étonnant de constater qu'il y a deux ans à peine, on nous proposait encore une solution aussi destructrice que la première option ! Cela doit nous inciter à la plus grande prudence.

De prioriteiten in de gesprekken met de federale staat en de NMBS zijn het respect voor de vragen van het gewest en meer bepaald de ontlasting van de noord-zuidverbinding via de lijnen 26 en 28, de versterking van Brussel-Zuid en andere stations en het vrijmaken van de gronden van Schaarbeek-Vorming.

Het gewest beschikt daarvoor over een aantal hefboomen.

Het is niet zo evident voor de MIVB om het netwerk van de NMBS te benutten. Het is technisch erg moeilijk om trams en treinen in dezelfde bedding te laten rijden. De MIVB heeft hier van afgezien. Ook budgettair zou het niet zo'n goed idee zijn.

Onze voornaamste hefboom blijven dus de stedenbouwkundige vergunningen. Die hebben we bijvoorbeeld gebruikt om onze visie door te drukken voor de stations Arcaden en Mouterij. Brussel is een centraal knooppunt voor de spoorwegen, ik hoop dat onze stem wel gehoord zal worden.

Voor Brussel-Zuid hebben we een duidelijker project nodig voor we een beslissing kunnen nemen.

(verder in het Nederlands)

We wachten op het richtschema. Aan de hand daarvan zullen we de projecten beoordelen op basis van onder meer de bestemming, de bouwhoogte en de vestigingsplaats.

Er komt tevens een mobiliteitsstudie. Alle projecten van de NMBS moeten bovendien passen in onze visie op de ontwikkeling van de betreffende wijken.

(verder in het Frans)

De integratie van tarieven en vervoersbewijzen, de ontradingsparkings, de complementariteit van het aanbod van de NMBS met dat van de MIVB en andere vervoersmaatschappijen, zijn strategische elementen die we nog moeten aankaarten.

Ik wil alle initiatieven van de NMBS bespreken, maar momenteel zijn we verre van gerustgesteld.

(verder in het Nederlands)

De ticketintegratie zit op de goede weg, met onder meer de veralgemening van de Mobibkaart die bij

Deux lignes budgétaires apparaissent pour faciliter l'exploitation de la jonction ou pour augmenter la capacité entrante ou sortante entre Schaerbeek, les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi. Nous ignorons ce que recouvrent ces montants. En outre, ils sont étalés dans le temps, puisque les plus importants sont libérés à partir de 2021.

L'absence de montant affecté à l'élargissement de la jonction proprement dite plaide pour la solution préconisée par la Région, à savoir une exploitation renforcée des lignes 26 et 28.

Les négociations nous diront ce qu'il sera possible de faire dans un cadre budgétaire restreint. Quoi qu'il en soit, nous souhaiterions que la SNCB réagisse à nos solutions alternatives.

Mme Maes, M. De Wolf, Mme De Pauw, Mme Delforge et M. Doyen m'interrogent sur d'éventuelles réunions de concertation.

Nous avons eu des contacts ponctuels en mars, en mai et lors d'une réunion le 17 janvier dernier. Une réunion supplémentaire aura lieu prochainement avec les deux autres Régions et la SNCB pour une présentation de l'état d'avancement du dossier du RER, ainsi que du plan de transport plus général de la SNCB.

(poursuivant en néerlandais)

Les autorités fédérales envisagent d'avoir des discussions bilatérales avec les Régions, afin d'aboutir à l'approbation d'un plan d'investissement définitif avant l'été.

Ces réunions débiteront bientôt et permettront de clarifier certains points.

Le comité de concertation réunissant la Région, Infrabel et la SNCB s'est réuni à deux reprises depuis 2012.

(poursuivant en français)

Nous allons donc poursuivre les contacts. Ce sont vraiment l'offre au profit des Bruxellois, le respect des demandes régionales dans le cadre du RER, le désengorgement de la jonction en privilégiant l'exploitation des lignes 26 et 28, le renforcement de la gare de Bruxelles-Midi et des autres gares et la libération des terrains du site de Schaerbeek-

de vier operatoren gebruikt kan worden. De tariefintegratie is natuurlijk iets complexer: de operatoren zijn begrijpelijkerwijze op hun hoede voor inkomstenverlies. Misschien kan de toekomstige hoofdstedelijke gemeenschap zorgen voor de nodige sereniteit om deze doelstelling te realiseren. Ik wil daarbij beklemtonen dat die hoofdstedelijke gemeenschap cruciaal is om de problemen die de gewestgrenzen overschrijden, samen aan te pakken. Dat is een evidentie waarvoor niemand de ogen kan sluiten. Die gemeenschap is dus absoluut geen middel om de uitbreiding van Brussel in de hand te werken. Er is geen enkele bijbedoeling. Dat er onderling overleg moet worden gepleegd, is toch alleen maar een zaak van gezond verstand.

(verder in het Frans)

Het is niet de bedoeling dat de hoofdstedelijke gemeenschap vervalt in een communautaire kwestie. We willen vooral beter samenwerken.

In het investeringsplan van de NMBS is er 450 miljoen euro uitgetrokken om parkings aan te leggen in de andere gewesten, maar er is geen cent voorzien voor Brussel. Dat stoort me niet, want overstapparkings kunnen beter worden aangelegd op plaatsen waar pendelaars opstappen.

U zult mijn scepticisme over het plan wellicht begrijpen. Er staan meer teleurstellende dan verheugende zaken in.

(verder in het Nederlands)

Wij zullen binnenkort van start gaan met de bilaterale ontmoetingen, die tegen de zomer moeten zijn afgerond. Wij zullen dus zeker nog de gelegenheid krijgen om hierop terug te komen.

(verder in het Frans)

Dit is een zoveelste voorbeeld van het feit dat andere machtsniveaus en instellingen te weinig investeren in hun activiteiten op het Brusselse grondgebied.

(verder in het Nederlands)

We mogen niet aanvaarden dat de NMBS, onder het voorwendsel dat ze ook moet besparen, het stedelijk weefsel van het Brussels Gewest aantast door

Formation qui vont être au cœur de la discussion avec l'État fédéral et la SNCB.

Dans le cadre de la négociation avec la SNCB, la Région dispose de certains leviers.

Concernant l'exploitation par la STIB du réseau de la SNCB, il faut être prudent. C'est un euphémisme. Sur le plan technique, les expériences et les études sur les formules tram-train ont montré les grandes difficultés que pose la coexistence de ces deux modes de transport sur les mêmes tronçons. La STIB elle-même a cessé de l'envisager. Sur le plan financier, j'ignore où cela nous conduirait, mais dans la situation actuelle, mieux vaut ne pas jouer à la grenouille qui se voyait plus grosse que le bœuf. Vu nos ressources budgétaires, il convient d'être extrêmement prudents et de ne pas ouvrir cette porte.

Notre principal levier reste donc l'urbanisme, et notamment la délivrance des permis d'urbanisme. Rappelons que c'est par leur biais que nous avons pu imposer notre point de vue, par exemple en qui concerne les haltes Arcades et Gerموir. Bruxelles est un point de passage structurant de tout le trafic. Les permis d'urbanisme nous permettent donc d'espérer pouvoir faire entendre notre voix.

Concernant la gare de Bruxelles-Midi, je persiste à dire qu'il nous faut un projet plus précis. Certains projets de la SNCB, déposés par une filiale, font l'objet d'études d'urbanisme. Il semble par ailleurs que d'autres demandes de permis pourraient nous parvenir. Je pense que nous devons attendre avant de trancher sur ce point.

(poursuivant en néerlandais)

Nous attendons le schéma directeur, qui nous permettra de juger les projets.

Une étude de mobilité sera effectuée. Tous les projets de la SNCB doivent s'inscrire dans notre vision du développement des quartiers concernés.

(poursuivant en français)

L'intégration des tarifs et des titres de transport, les parkings en périphérie, une complémentarité des offres de la STIB et des autres opérateurs avec celle de la SNCB, sont des éléments stratégiques qu'il nous faut encore évoquer.

infrastructuurwerken die geen rekening houden met de leefbaarheid van de wijken.

(verder in het Frans)

We aanvaarden dus niet dat de NMBS zomaar wat aanmoddert met het excuus dat het aan geld ontbreekt.

Voorts mogen we ook niet aanvaarden dat de NMBS vastgoedprojecten realiseert om te speculeren. Het is niet de bedoeling dat de NMBS haar kerntaak op die manier financiert. In Anderlecht en Sint-Gillis merken we al dat de NMBS zich probeert te verrijken door met kantoorgebouwen te speculeren.

De NMBS mag het Brusselse mobiliteitsprobleem niet doorschuiven naar de MIVB.

De NMBS wordt natuurlijk onvoldoende gefinancierd. Toch vind ik het verbazingwekkend dat de NMBS bijvoorbeeld geen onroerende voorheffing aan de gemeente Sint-Gillis moet betalen voor de winkelruimte bij het Zuidstation. Er zijn overigens wel meer grote bedrijven die de dans ontspringen.

Het Brussels Gewest stelt zich niet vijandig op ten aanzien van de NMBS en wil best samenwerken, maar we willen bijvoorbeeld ook weten wanneer Infrabel ons eindelijk een aantal terreinen ter beschikking zal stellen.

De relatie met de NMBS verloopt moeizaam. Het kan niet de bedoeling zijn dat de NMBS haar financiële problemen doorschuift naar Brussel.

Als de NMBS echt geld wil vinden om een project te realiseren, lukt dat wel. Neem bijvoorbeeld het Diabolo-project.

Brussel verdient een minder stiefmoederlijke behandeling. Uit het debat blijkt dat we vastberaden zijn om de stem van het Brussels Gewest te laten horen.

De heer Close stelde een vraag over het Weststation. Ik vernam dat de NMBS toch overweegt om meer gebruik te maken van alternatieve verbindingen als de noord-zuidverbinding niet wordt uitgebreid. In dat geval zouden er meer treinen kunnen stoppen in het Weststation. Dat is echter nog lang niet duidelijk.

Je suis prêt à discuter de toutes les initiatives que la SNCB voudra prendre, mais il est clair que, pour le moment, nous ne sommes pas du tout rassurés.

(poursuivant en néerlandais)

L'intégration des titres de transport est en bonne voie. La carte Mobib peut notamment être utilisée auprès des quatre opérateurs. L'intégration tarifaire est plus complexe, car les opérateurs craignent une perte de revenus.

La communauté urbaine pourrait apporter la sérénité permettant d'atteindre cet objectif, et résoudre également d'autres problèmes transrégionaux cruciaux. Elle n'est pas un moyen pour forcer l'élargissement de Bruxelles. Son objectif premier est de favoriser la concertation.

(poursuivant en français)

Il ne s'agit pas de faire de cette communauté urbaine un objectif de type linguistique et communautaire. Il s'agit plutôt de travailler ensemble, comme l'évidence l'impose.

Concernant la politique des parkings, le projet pluriannuel de la SNCB semble prévoir 450 millions d'euros pour réaliser plusieurs infrastructures dans les deux autres Régions, mais rien à Bruxelles. Cela ne me dérange pas, puisque les parkings de dissuasion doivent être localisés en amont, près des lieux de départ des navetteurs.

En conclusion, vous comprenez combien notre perplexité est justifiée. Il y a plus de déceptions et d'interrogations que de sources de satisfaction dans ce qui nous a été présenté !

(poursuivant en néerlandais)

Les rencontres bilatérales débutent bientôt. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

(poursuivant en français)

Toute cette saga témoigne, une fois de plus, du sous-investissement des autres niveaux de pouvoir ou institutions qui interviennent sur le territoire bruxellois. C'est ma première impression, en tout cas.

We moeten de NMBS om meer informatie vragen.

Mijnheer Gosuin, het investeringsplan zal uiteraard ter sprake komen in de onderhandelingen over de terreinen van de NMBS. Het is niet de bedoeling dat de NMBS gaat speculeren op de Brusselse vastgoedmarkt.

Een betere aanwervingspolitiek van de NMBS zou een grote meerwaarde voor het openbaar vervoer opleveren.

Binnen enkele weken hebben we nieuwe informatie ontvangen en brengen we dit dossier weer ter sprake. Ik ben blij dat we een goed debat over de NMBS hebben gehouden. Dit dossier is van groot belang voor ons beleid.

(Applaus)

Que ne pouvons-nous pas accepter ?

(poursuivant en néerlandais)

Nous ne pouvons pas accepter que la SNCB porte atteinte au tissu urbain bruxellois avec des travaux d'infrastructure qui ne tiennent pas compte de la qualité de vie des quartiers.

(poursuivant en français)

Sommes-nous d'accord ? Pas question de faire n'importe quoi, de grands trous par exemple, sous prétexte que la SNCB manque de moyens.

Ensuite, nous ne devons pas accepter des projets immobiliers de la SNCB qui seraient exagérés parce que spéculatifs. Ceux-ci reviendraient à transformer cette société ou certaines de ses filiales en opérateurs immobiliers dont l'objectif serait de réaliser des bénéfices permettant ensuite de financer le cœur de métier de la SNCB. Nous avons déjà vécu ce cas de figure à Anderlecht et à Saint-Gilles.

Troisièmement, pas question de reporter sur la STIB le problème de mobilité découlant d'une absence d'investissements de la SNCB. Il est trop facile de tirer une ligne et de laisser les autres se débrouiller !

Certes, la SNCB ne dispose pas des moyens dont elle a besoin, mais, par exemple, je me suis néanmoins étonné, une fois de plus, de ne pas percevoir dans ma commune le précompte immobilier pour le centre commercial de la gare de Bruxelles-Midi. Et d'autres sociétés sont dans la même situation. Dernièrement, le patron d'une grande institution se plaignait de la Région et de l'État belge, mais l'on pourrait aussi s'interroger sur le précompte immobilier de Belgacom !

Nous ne sommes donc pas vraiment hostiles à la SNCB et nous nous efforçons de travailler avec elle, mais nous voudrions savoir, par exemple, quand Infrabel va nous permettre de viabiliser le terrain permettant d'héberger, à Delta, le Centre hospitalier interrégional Édith Cavell (Chirec) et d'autres projets.

Les relations avec la SNCB ne sont pas simples. Et si la SNCB se débat elle-même dans des problèmes financiers, ceux-ci ne doivent pas pour

autant être réglés sur le dos de Bruxelles.

Lorsqu'on veut de l'argent, on en trouve. En témoigne le projet Diabolo, destiné à desservir l'aéroport de Zaventem, pour lequel on a trouvé des moyens. Et je m'en réjouis, car le Diabolo était un projet ambitieux qui a effectivement donné à Zaventem une importante capacité attractive sur le plan économique. Des moyens ont également été dégagés pour d'autres gares dans le pays.

Nous devons exiger que Bruxelles soit mieux traitée et je pense que le débat d'aujourd'hui a montré votre détermination à faire entendre la voix de la Région. Je m'en félicite.

M. Close m'a posé une question sur la gare de l'Ouest. Sans donner beaucoup de précisions, la SNCB a constaté la congestion de la jonction et songe dès lors, en l'absence d'une nouvelle jonction, à mieux exploiter les lignes alternatives. La gare de l'Ouest pourrait ainsi être mieux desservie, mais il reste à déterminer quels trains y viendraient et nous manquons d'informations à ce sujet.

Il faut poser des questions supplémentaires à la SNCB.

M. Gosuin, nous allons bien entendu lier le plan pluriannuel aux négociations concernant les terrains de la SNCB. Nous ne voulons pas que la SNCB soit simplement un opérateur spéculatif comme les autres sur le marché immobilier de Bruxelles.

S'il y a une entreprise dont l'engagement du personnel pourrait donner une valeur ajoutée aux transports publics et à sa politique, c'est bien la SNCB.

Dans quelques semaines, nous aurons reçu des informations complémentaires. Je reviendrai alors vers vous. Je suis heureux que nous ayons abordé ce thème important et que nous ayons eu un vrai débat au parlement, car cette question est peut-être décisive pour une partie des politiques urbaines que nous envisageons dans notre Région.

(Applaudissements)

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- Je crois que vous ne m'avez pas bien comprise. Jamais je ne vous ai parlé de tram-train, mais bien de train-train ou de train léger, à l'exemple de ce qui existe sur d'autres réseaux.

Je maintiens que la non-utilisation ou la sous-utilisation d'infrastructures ferrées existantes n'est pas une option, car Bruxelles ne peut pas se permettre ce luxe !

Imaginer qu'une exploitation par la STIB de lignes ferrées de la SNCB est quelque chose d'impayable est manifestement une erreur. Aujourd'hui en effet, la STIB paye cher les navetteurs qui ne sont pas convoyés près de leur lieu de travail. L'actuelle saturation du réseau de la STIB aux heures de pointe, là où les extensions de réseau coûtent le plus cher, est en partie due au fait que des gens ne peuvent pas arriver à destination en train ! Si nos métros sont aujourd'hui saturés et si la STIB subit cette situation, c'est parce que la SNCB n'effectue pas son travail !

Je crois donc sincèrement que nous ne pouvons pas avoir de chancres ferroviaires. S'il existe des infrastructures, il est évidemment bien moins cher et plus facile de les utiliser, pour la bonne et simple raison qu'elles sont là ! Je ne m'oppose pas à l'idée de créer de nouvelles infrastructures, mais cela reviendra plus cher et je crains fort que l'on ne puisse pas laisser les Bruxellois au dépourvu pour les quinze prochaines années.

Je n'y suis pas prête et je maintiens que la SNCB doit redoubler d'efforts à Bruxelles, mais que nous devons lui faire comprendre que si elle n'en est pas capable ou qu'elle n'en a pas la volonté, Bruxelles se tiendra prête !

Mme la présidente.- La parole est à M. Close.

M. Philippe Close.- Le problème dans le débat sur les montants engagés, c'est que j'ai le sentiment d'entendre des résultats de flipper ! Les chiffres semblent en effet avoir perdu leur sens.

D'un point de vue stratégique, ne devrait-on pas disposer de nos propres chiffres pour savoir ce que coûte concrètement tel passage, telle rénovation de gare, etc. ? Nous manquons quelque peu de données et les chiffres dont nous disposons sont

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Ik bedoelde niet dat trams en treinen op dezelfde bedding zouden rijden, maar dat de MIVB lichte treinen zou inzetten. Brussel kan zich niet de luxe permitteren om de bestaande spoorinfrastructuur niet ten volle te benutten!*

Dat iets dergelijks onbetaalbaar zou zijn, klopt niet. Nu betaalt de MIVB al een hoge prijs doordat de metro's overvol zitten en de bussen en trams oververzadigd zijn, vooral tijdens de spitsuren. Dat komt net doordat de NMBS haar werk niet doet en veel pendelaars dus niet met de trein tot aan hun werkplek geraken.

Als de infrastructuur er ligt, is het zeker goedkoper om die te gebruiken dan om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Bovendien kost die laatste optie ook veel meer tijd.

De NMBS moet haar inspanningen in Brussel verdubbelen, maar als ze daar niet toe bereid is, moet Brussel het zelf doen!

Mevrouw de voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close *(in het Frans).*- *Zou het niet strategischer zijn als het gewest over eigen cijfers beschikte over de kostprijs van een bepaalde doorgang, een renovatie van een station, enzovoort? Wij beschikken over te weinig informatie en hangen af van de cijfers die de NMBS geeft. Er heerst te veel onduidelijkheid.*

Het gewest moet zijn stem wat meer verheffen en een actieplan vragen dat duidelijk maakt waar we

toujours fournis par la SNCB. Un brouillard flotte continuellement sur les clés de répartition et nous ne savons jamais ce que coûtent exactement les choses.

Je suis tout à fait d'accord avec ce que vous venez d'énoncer, mais la Région devrait s'affirmer davantage dans la négociation et pourrait commanditer un plan d'action visant à déterminer où nous nous situons.

Par ailleurs, on parle beaucoup du RER en 2025. Cela paraît lointain, mais en réalité, d'ici deux ou trois ans, une partie du RER fonctionnera ! Le réseau ne sera achevé qu'en 2025, ce qui est certes scandaleux, mais une partie fonctionnera donc d'ici là ! Par conséquent, d'une part, le phasage devrait être nettement mieux expliqué, afin que l'on réalise le maillage multimodal. D'autre part, il nous faudrait disposer de nos propres chiffres, car nous sommes en quelque sorte à la merci de ceux de la SNCB, qui relèvent parfois de la fantaisie !

Mme la présidente.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Je constate que le ministre-président se dit désabusé, inquiet, triste, déçu, pas rassuré et consterné. Il prend une posture de Calimero, mais que va-t-il faire ? Néanmoins, sa réponse est très conviviale et sympathique à écouter. Je suis d'accord avec lui quand il rappelle que l'un des outils est l'urbanisme.

Il affirme que le gouvernement restera attentif à la situation de l'éventrement de Bruxelles. Nous espérons qu'il ne sera pas attentiste sur ce dossier qui faisait partie de mes questions. J'avais reçu une réponse indirecte mentionnant le petit incident de la mallette et les deux hypothèses, ce qui nous a laissé comprendre que le gouvernement veillerait à ce dossier.

Le parlement a reçu des félicitations du ministre-président. C'est toujours agréable. De notre côté, nous adresserons les nôtres au moment des résultats. Pour paraphraser M. Close, j'ajouterai que pour aider le ministre-président dans la partie qui s'annonce, nous lui offrirons des épinards pour muscler son discours.

Mme la présidente.- La parole est à Mme De Pauw.

staan.

Er wordt steeds gesproken over het GEN in 2025, maar in de praktijk zal een deel van het GEN binnen enkele jaren al functioneren! In 2025 moet het volledige net klaar zijn. We moeten dus ook meer informatie krijgen over de fasering, zodat we de andere vervoersmodi daarop kunnen afstemmen.

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).*- *Mijnheer de minister-president, u zegt ongerust, ontgoocheld en verbijsterd te zijn, maar wat zult u concreet doen? Ik ben het met u eens dat stedenbouw een van de antwoorden is.*

U zegt dat de regering zich tegen elke nieuwe vermindering van Brussel zal verzetten. Wij hopen dat u in dit dossier inderdaad geen afwachtende houding zult aannemen.

U hebt het parlement gefeliciteerd. Dat is altijd aangenaam. Wij zullen u pas feliciteren als wij de resultaten zien.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Je suis ravie d'entendre que le ministre-président partage notre déception. Nous allons batailler ensemble afin de convaincre tant les autres Régions, le gouvernement fédéral que la SNCB de l'importance de continuer à investir dans la mobilité à Bruxelles. Je propose de faire régulièrement le point en commission sur ce dossier.*

Mme la présidente.- La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen.- Je me réjouis de la réjouissance de M. le ministre-président.

Il est tout de même singulier que pendant la sous-commission infrastructure de cette semaine, nous avons parlé des projets de De Lijn en Région bruxelloise et l'une de nos réflexions portait sur l'habituelle posture réactive de la Région.

De Lijn est venue avec un projet et la Région n'a d'autres possibilités que de dire que cela ne lui convient pas et c'est tout. J'ai le sentiment qu'il s'agit de la même posture dans ce dossier-ci : la SNCB sort un plan et la "petite" Région bruxelloise est devant un grand manitou et ne fait que réagir avec ses petits moyens.

Notre Région gagnerait en ambition si elle disait une fois pour toutes ce qu'elle veut en matière de mobilité sur son territoire au lieu de dire ce qu'elle prend ou ne prend pas.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *M. le ministre-président, certes, vous partagez mon indignation, mais quid de la suite des événements ? Qui tranchera en bout de course ? Le gouvernement fédéral ?*

D'éventuels arrêts du RER à Bruxelles auraient des conséquences sur le Plan régional de mobilité, il faut en être conscient.

Les députés bruxellois dont le parti siège au gouvernement fédéral devraient inciter leurs collègues à aborder ces questions urgentes. Bruxelles doit s'entourer d'alliés pour faire entendre sa voix.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik ben blij dat de minister-president onze teleurstelling deelt. We zullen samen de strijd aanbinden om zowel de andere gewesten, de federale regering als de NMBS ervan te overtuigen dat het belangrijk is om te blijven investeren in de mobiliteit in Brussel. Voor de zomer komt er al meer duidelijkheid. Ik stel voor om ons in de commissie geregeld een stand van zaken te geven.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Deze week hebben wij het tijdens de subcommissie Infrastructuur over de projecten van De Lijn op het Brussels grondgebied en de daaropvolgende reactie van het gewest gehad.*

De Lijn heeft een project voorgesteld en het enige dat het gewest lijkt te kunnen doen is zeggen dat het project ons niet bevalt. Ik heb het gevoeld dat in dit dossier hetzelfde gebeurt: de NMBS komt met een plan op de proppen en het gewest stelt zich nederig op ten opzichte van deze grote manitoe.

Het gewest zou eens en voor altijd duidelijk moeten maken wat zijn mobiliteitsvisie voor Brussel is in plaats van te laten weten welke plannen het wel en niet aanvaardt.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Mijnheer de minister-president, ik noteer dat u mijn verontwaardiging deelt. Maar wat nu? Het enige wat ik gehoord heb, is dat u overleg pleegt. Wie heeft echter het laatste woord? Wie zal er knopen doorhakken?

Wat bijvoorbeeld met de halte Expo in Ganshoren? Als die er komt, heeft dat gevolgen voor de gemeente, maar ook voor het gewestelijk mobiliteitsplan. Wij kunnen wel vragende partij zijn, maar wat als de federale overheid ons niet volgt? Heeft de federale regering het laatste woord?

Brusselse parlementsleden wier partij deel uitmaakt van de federale meerderheid, zouden hun federale

Mme la présidente.- La parole est à M. Picqué.

M. Charles Picqué, ministre-président.- Au-delà des formules d'usage d'un débat parlementaire entre majorité et opposition, je tiens à souligner la convivialité de nos débats.

M. Vincent De Wolf.- La majorité et l'opposition disent la même chose !

M. Charles Picqué, ministre-président.- Je signale que ni la Région wallonne, ni la Région flamande ne sont satisfaites, et qu'elles ont aussi de bonnes raisons de s'inquiéter.

Selon moi, en proposant un plan d'investissement qui pose tant de questions et laisse tant de monde insatisfait, la SNCB est en train de négocier des moyens financiers avec l'État fédéral.

(poursuivant en néerlandais)

Les autorités fédérales ont effectivement le dernier mot.

Nous devons veiller à ce que les moyens soient répartis équitablement entre les Régions. J'ai néanmoins surtout le sentiment qu'avec ce plan, la SNCB tente juste d'obtenir davantage de moyens.

(poursuivant en français)

Ma thèse, c'est que la SNCB est en train d'entrer dans une négociation pour recevoir davantage de moyens. Elle veut démontrer que ni les ambitions qu'elle doit avoir, ni les demandes qui lui sont adressées ne sont réalisables avec les moyens dont elle dispose.

Le budget est le dernier mot et il revient à

collega's aan de mouw moeten trekken om die dringende kwesties aan te kaarten. De NMBS mag geen eiland zijn, want investeringen in Brussel komen iedereen ten goede. Als de Brusselse regering de strijd alleen moet aangaan, zal ze er niet in slagen om de NMBS te overhalen in te gaan op haar vragen. Als ze steun krijgt op federaal niveau, maakt ze meer kans.

Kortom, wie zal de knopen doorhakken?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Picqué heeft het woord.

De heer Charles Picqué, minister-president *(in het Frans).*- *Afgezien van de gebruikelijke tegenstand tussen meerderheid en oppositie, vind ik dat we een zeer sereen debat hebben gevoerd.*

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).*- *De meerderheid en de oppositie hebben dezelfde mening over dit dossier.*

De heer Charles Picqué, minister-president *(in het Frans).*- *Het Vlaams en het Waals Gewest zijn trouwens ook niet te spreken over het investeringsplan.*

Ik denk dat de NMBS een investeringsplan voorstelt waar niemand pap van lust omdat ze eigenlijk meer geld wil losweken van de federale overheid.

(verder in het Nederlands)

De federale overheid heeft uiteraard het laatste woord.

Wij moeten ervoor zorgen dat de middelen op een evenwichtige manier tussen de gewesten worden verdeeld, maar ik heb vooral de indruk dat de NMBS via dit plan meer middelen van de federale overheid probeert los te krijgen.

(verder in het Frans)

Zij wil aantonen dat ze haar ambities en de verzoeken die ze krijgt, niet kan realiseren met de middelen waarover ze beschikt.

De federale overheid heeft het laatste woord over het budget van de NMBS, maar dat dat beperkt is, staat wel vast.

l'autorité fédérale. Il conviendrait toutefois de rester attentif et d'éviter que la SNCB n'entrevoie des investissements sur Bruxelles qu'à la condition que la logique de déplacements qui en découle soit prise en charge exclusivement par la Région.

Cette situation serait impossible. Or, c'est l'hypothèse qui plane dans le plan d'investissement proposé. Quant au budget de la STIB, il est évidemment lui aussi limité.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

Toutes les questions orales inscrites à l'ordre du jour ayant reçu réponses écrites, elles sont dès lors retirées de l'ordre du jour.

SCRUTIN SECRET

**SCRUTIN SECRET EN VUE DE LA
DÉSIGNATION D'UN MEMBRE EFFECTIF
DU COLLÈGE DE CONTRÔLE
(APPLICATION DE L'ARTICLE 4 DE
L'ORDONNANCE DU 29 AVRIL 2004
ORGANISANT LE CONTRÔLE DES
DÉPENSES ÉLECTORALES ET DES
COMMUNICATIONS
GOUVERNEMENTALES)**

Mme la présidente.- L'ordre du jour modifié appelle le scrutin secret en vue de la désignation d'un membre effectif, en remplacement de Mme Elke Roex, démissionnaire (application de l'article 4 de l'ordonnance du 29 avril 2004 organisant le contrôle des dépenses électorales et des communications gouvernementales).

Ondertussen moeten we vermijden dat de NMBS alleen in Brussel wil investeren als het gewest opdraait voor de nevenkosten die daaruit voortvloeien. Die laatste idee lees je tussen de lijnen van het voorgestelde investeringsplan.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

Aangezien alle mondelinge vragen een schriftelijk antwoord hebben gekregen, worden ze van de agenda afgevoerd.

GEHEIME STEMMING

**GEHEIME STEMMING MET HET OOG OP
DE AANWIJZING VAN EEN VAST LID
VAN HET CONTROLECOLLEGE
(TOEPASSING VAN ARTIKEL 4 VAN DE
ORDONNANTIE VAN 29 APRIL 2004
BETREFFENDE DE CONTROLE VAN DE
VERKIEZINGSUITGAVEN EN DE
REGERINGSMEDEDELINGEN)**

Mevrouw de voorzitter.- Aan de gewijzigde orde is de geheime stemming met het oog op de aanwijzing van een vast lid, ter vervanging van mevrouw Elke Roex, ontslagnemend (toepassing van artikel 4 van de ordonnantie van 29 april 2004 betreffende de controle van de verkiezingsuitgaven en de regeringsmededelingen).

Par lettre du 26 novembre 2012, Mmes Elke Roex, Sophie Brouhon, MM. Fouad Ahidar et Jef Van Damme proposent la candidature de M. Fouad Ahidar comme membre effectif du Collège de contrôle.

Le bulletin de vote reprenant le nom du candidat a été distribué.

Je vous propose de charger un secrétaire siégeant au Bureau de vérifier le nombre de votants et de dépouiller le scrutin avec un des autres secrétaires, M. Eric Tomas.

À l'appel de son nom, chaque membre est prié de venir déposer un bulletin non signé dans l'urne.

J'invite M. Tomas, secrétaire, à procéder à l'appel nominal.

Il est procédé à l'appel nominal.

Mme la présidente.- Je déclare le scrutin clos.

RÉSULTAT DU VOTE

Nombre de voix émises : 79
Votes blancs et nuls : 3
Nombre de votes valables : 76

M. Fouad Ahidar a obtenu la majorité absolue et est désigné en qualité de membre effectif du Collège de contrôle.

(Applaudissements)

VOTES NOMINATIFS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur les conclusions de la commission tendant au rejet de la proposition d'ordonnance de MM. Olivier de Clippele, Serge de Patoul et Mme Françoise Schepmans visant à

Bij brief van 26 november 2012 stellen mevrouw Elke Roex, mevrouw Sophie Brouhon, de heren Fouad Ahidar en Jef Van Damme de kandidatuur voor van de heer Fouad Ahidar als vast lid van het Controlecollege.

Het stembriefje dat de naam van de kandidaat vermeldt werd rondgedeeld.

Ik stel voor de secretaris die zitting heeft in het Bureau ermee te belasten het aantal stemmers te controleren en de stemmen te tellen met een van de andere secretarissen, de heer Eric Tomas.

Ik verzoek elk lid bij het afroepen van zijn naam een ongetekend stembriefje in de stembus te komen deponeren.

Ik nodig de heer Tomas, secretaris, uit tot de naamafroeping over te gaan.

Tot naamafroeping wordt overgegaan.

Mevrouw de voorzitter.- Ik verklaar de stemming voor gesloten.

UITSLAG VAN DE STEMMING

Aantal uitgebrachte stemmen: 79
Blanco en ongeldige stemmen: 3
Aantal geldige stemmen: 76

De heer Fouad Ahidar heeft de volstrekte meerderheid bekomen en wordt aangewezen als vast lid van het Controlecollege.

(Applaus)

NAAMSTEMMINGEN

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over de besluiten van de commissie tot verwerping van het voorstel van ordonnantie van de heren Olivier de Clippele, Serge de Patoul en mevrouw Françoise Schepmans ertoe strekkende de

réduire la durée des prêts hypothécaires (n^{os} A-136/1 et 2 – 2010/2011) – (Application de l'article 87.4 du règlement).

Ceux qui sont pour le rejet de la proposition d'ordonnance votent oui puisque les conclusions de la commission en proposent le rejet.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE

80 membres sont présents.
51 répondent oui.
29 répondent non.

Ont voté oui :

Aziz Albishari, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Sfia Bouarfa, Dominique Braeckman, Mohammadi Chahid, Philippe Close, René Coppens, Mohamed Daïf, Bianca Debaets, Jean-Claude Defossé, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Brigitte De Pauw, Caroline Désir, Bea Diallo, Hervé Doyen, André du Bus de Warnaffe, Françoise Dupuis, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Céline Fremault, Anne Herscovici, Alain Hutchinson, Jamal Ikazban, Emir Kir, Dominiek Lootens-Stael, Annemie Maes, Bertin Mampaka Mankamba, Alain Maron, Pierre Migisha, Jacques Morel, Anne-Sylvie Mouzon, Marie Nagy, Mohamed Ouriaghli, Mahinur Ozdemir, Emin Özkara, Olivia P'tito, Yaron Pesztat, Arnaud Pinxteren, Magali Plovie, Joël Riguelle, Freddy Thielemans, Eric Tomas, Barbara Trachte, Elke Van den Brandt, Jean-Luc Vanraes, Rudi Vervoort.

Ont voté non :

Fouad Ahidar, Jacques Brotchi, Sophie Brouhon, Michel Colson, Anne-Charlotte d'Ursel, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Johan Demol, Serge de Patoul, Paul De Ridder, Alain Destexhe, Vincent De Wolf, Willem Draps, Béatrice Fraiteur, Didier Gosuin, Marion Lemesre, Gisèle Mandaila, Isabelle Molenberg, Martine Payfa, Caroline Persoons, Philippe Pivin, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Françoise

duur van de hypothecaire leningen te verkorten (nrs A-136/1 en 2 – 2010/2011) - (Toepassing van artikel 87.4 van het reglement).

Zij die er voorstander van zijn dat het voorstel van ordonnantie wordt verworpen, stemmen ja omdat de commissie in haar besluiten voorstelt dat het wordt verworpen.

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING

80 leden zijn aanwezig.
51 antwoorden ja.
29 antwoorden nee.

Hebben ja gestemd:

Aziz Albishari, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Sfia Bouarfa, Dominique Braeckman, Mohammadi Chahid, Philippe Close, René Coppens, Mohamed Daïf, Bianca Debaets, Jean-Claude Defossé, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Brigitte De Pauw, Caroline Désir, Bea Diallo, Hervé Doyen, André du Bus de Warnaffe, Françoise Dupuis, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Céline Fremault, Anne Herscovici, Alain Hutchinson, Jamal Ikazban, Emir Kir, Dominiek Lootens-Stael, Annemie Maes, Bertin Mampaka Mankamba, Alain Maron, Pierre Migisha, Jacques Morel, Anne-Sylvie Mouzon, Marie Nagy, Mohamed Ouriaghli, Mahinur Ozdemir, Emin Özkara, Olivia P'tito, Yaron Pesztat, Arnaud Pinxteren, Magali Plovie, Joël Riguelle, Freddy Thielemans, Eric Tomas, Barbara Trachte, Elke Van den Brandt, Jean-Luc Vanraes, Rudi Vervoort.

Hebben neen gestemd:

Fouad Ahidar, Jacques Brotchi, Sophie Brouhon, Michel Colson, Anne-Charlotte d'Ursel, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Johan Demol, Serge de Patoul, Paul De Ridder, Alain Destexhe, Vincent De Wolf, Willem Draps, Béatrice Fraiteur, Didier Gosuin, Marion Lemesre, Gisèle Mandaila, Isabelle Molenberg, Martine Payfa, Caroline Persoons, Philippe Pivin, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Françoise

Schepmans, Fatoumata Sidibe, Viviane Teitelbaum, Jef Van Damme, Gaëtan Van Goidsenhoven, Greet Van Linter.

En conséquence, le parlement adopte les conclusions de la commission tendant à rejeter la proposition d'ordonnance.

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur les conclusions de la commission tendant au rejet de la proposition d'ordonnance de Mme Françoise Schepmans, M. Olivier de Clippele et Mme Caroline Persoons portant modification de l'article 59 du Code des droits de succession (n^{os} A-164/1 et 2 – 2010/2011) – (Application de l'article 87.4 du règlement).

Ceux qui sont pour le rejet de la proposition d'ordonnance votent oui puisque les conclusions de la commission en proposent le rejet.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE

80 membres sont présents.
50 répondent oui.
30 répondent non.

Ont voté oui :

Aziz Albishari, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Sfia Bouarfa, Dominique Braeckman, Mohammadi Chahid, Philippe Close, René Coppens, Mohamed Daïf, Bianca Debaets, Jean-Claude Defossé, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Brigitte De Pauw, Caroline Désir, Bea Diallo, Hervé Doyen, André du Bus de Warnaffe, Françoise Dupuis, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Céline Fremault, Anne Herscovici, Alain Hutchinson, Jamal Ikazban, Emir Kir, Annemie Maes, Bertin Mampaka Mankamba, Alain Maron, Pierre Migisha, Jacques Morel, Anne-Sylvie Mouzon, Marie Nagy,

Schepmans, Fatoumata Sidibe, Viviane Teitelbaum, Jef Van Damme, Gaëtan Van Goidsenhoven, Greet Van Linter.

Bijgevolg neemt het parlement de besluiten van de commissie strekkende tot het verwerpen van het voorstel van ordonnantie aan.

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over de besluiten van de commissie tot verwerping van het voorstel van ordonnantie van mevrouw Françoise Schepmans, de heer Olivier de Clippele en mevrouw Caroline Persoons tot wijziging van artikel 59 van het Wetboek der Successierechten (nrs A-164/1 en 2 – 2010/2011) - (Toepassing van artikel 87.4 van het reglement).

Zij die er voorstander van zijn dat het voorstel van ordonnantie wordt verworpen, stemmen ja omdat de commissie in haar besluiten voorstelt dat het wordt verworpen.

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING

80 leden zijn aanwezig.
50 antwoorden ja.
30 antwoorden nee.

Hebben ja gestemd:

Aziz Albishari, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Sfia Bouarfa, Dominique Braeckman, Mohammadi Chahid, Philippe Close, René Coppens, Mohamed Daïf, Bianca Debaets, Jean-Claude Defossé, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Brigitte De Pauw, Caroline Désir, Bea Diallo, Hervé Doyen, André du Bus de Warnaffe, Françoise Dupuis, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Céline Fremault, Anne Herscovici, Alain Hutchinson, Jamal Ikazban, Emir Kir, Annemie Maes, Bertin Mampaka Mankamba, Alain Maron, Pierre Migisha, Jacques Morel, Anne-Sylvie Mouzon, Marie Nagy,

Mohamed Ouriaghli, Mahinur Ozdemir, Emin Özkara, Olivia P'tito, Yaron Pesztat, Arnaud Pinxteren, Magali Plovie, Joël Riguelle, Freddy Thielemans, Eric Tomas, Barbara Trachte, Elke Van den Brandt, Jean-Luc Vanraes, Rudi Vervoort.

Ont voté non :

Fouad Ahidar, Jacques Brotchi, Sophie Brouhon, Michel Colson, Anne-Charlotte d'Ursel, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Johan Demol, Serge de Patoul, Paul De Ridder, Alain Destexhe, Vincent De Wolf, Willem Draps, Béatrice Fraiteur, Didier Gosuin, Marion Lemesre, Gisèle Mandaila, Isabelle Molenberg, Martine Payfa, Caroline Persoons, Philippe Pivin, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Françoise Schepmans, Fatoumata Sidibe, Viviane Teitelbaum, Jef Van Damme, Gaëtan Van Goidsenhoven, Greet Van Linter, Dominiek Lootens-Stael.

En conséquence, le parlement adopte les conclusions de la commission tendant à rejeter la proposition d'ordonnance.

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur les conclusions de la commission tendant au rejet de la proposition d'ordonnance de Mme Béatrice Fraiteur modifiant l'ordonnance du 22 décembre 1994 relative à la reprise de la fiscalité provinciale (n^{os} A-229/1 et 2 - 2011/2012 – (Application de l'article 87.4 du règlement).

Ceux qui sont pour le rejet de la proposition d'ordonnance votent oui puisque les conclusions de la commission en proposent le rejet.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE

80 membres sont présents.
50 répondent oui.
30 répondent non.

Mohamed Ouriaghli, Mahinur Ozdemir, Emin Özkara, Olivia P'tito, Yaron Pesztat, Arnaud Pinxteren, Magali Plovie, Joël Riguelle, Freddy Thielemans, Eric Tomas, Barbara Trachte, Elke Van den Brandt, Jean-Luc Vanraes, Rudi Vervoort.

Hebben neen gestemd:

Fouad Ahidar, Jacques Brotchi, Sophie Brouhon, Michel Colson, Anne-Charlotte d'Ursel, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Johan Demol, Serge de Patoul, Paul De Ridder, Alain Destexhe, Vincent De Wolf, Willem Draps, Béatrice Fraiteur, Didier Gosuin, Marion Lemesre, Gisèle Mandaila, Isabelle Molenberg, Martine Payfa, Caroline Persoons, Philippe Pivin, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Françoise Schepmans, Fatoumata Sidibe, Viviane Teitelbaum, Jef Van Damme, Gaëtan Van Goidsenhoven, Greet Van Linter, Dominiek Lootens-Stael.

Bijgevolg neemt het parlement de besluiten van de commissie strekkende tot het verwerpen van het voorstel van ordonnantie aan.

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over de besluiten van de commissie tot verwerping van het voorstel van ordonnantie van mevrouw Béatrice Fraiteur tot wijziging van de ordonnantie van 22 december 1994 betreffende de overname van de provinciale fiscaliteit (nrs 229/1 en 2 – 2011/2012) - (Toepassing van artikel 87.4 van het reglement).

Zij die er voorstander van zijn dat het voorstel van ordonnantie wordt verworpen, stemmen ja omdat de commissie in haar besluiten voorstelt dat het wordt verworpen.

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING

80 leden zijn aanwezig.
50 antwoorden ja.
30 antwoorden nee.

Ont voté oui :

Aziz Albishari, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Sfia Bouarfa, Dominique Braeckman, Mohammadi Chahid, Philippe Close, René Coppens, Mohamed Daïf, Bianca Debaets, Jean-Claude Defossé, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Brigitte De Pauw, Caroline Désir, Bea Diallo, Hervé Doyen, André du Bus de Warnaffe, Françoise Dupuis, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Céline Fremault, Anne Herscovici, Alain Hutchinson, Jamal Ikazban, Emir Kir, Annemie Maes, Bertin Mampaka Mankamba, Alain Maron, Pierre Migisha, Jacques Morel, Anne-Sylvie Mouzon, Marie Nagy, Mohamed Ouriaghli, Mahinur Ozdemir, Emin Özkara, Olivia P'tito, Yaron Pesztat, Arnaud Pinxteren, Magali Plovie, Joël Riguelle, Freddy Thielemans, Eric Tomas, Barbara Trachte, Elke Van den Brandt, Jean-Luc Vanraes, Rudi Vervoort.

Ont voté non :

Fouad Ahidar, Jacques Brotchi, Sophie Brouhon, Michel Colson, Anne-Charlotte d'Ursel, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Johan Demol, Serge de Patoul, Paul De Ridder, Alain Destexhe, Vincent De Wolf, Willem Draps, Béatrice Fraiteur, Didier Gosuin, Marion Lemesre, Gisèle Mandaila, Isabelle Molenberg, Martine Payfa, Caroline Persoons, Philippe Pivin, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Françoise Schepmans, Fatoumata Sidibe, Viviane Teitelbaum, Jef Van Damme, Gaëtan Van Goidsenhoven, Greet Van Linter, Dominiek Lootens-Stael.

En conséquence, le parlement adopte les conclusions de la commission tendant à rejeter la proposition d'ordonnance.

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution relative à l'élaboration par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'un rapport d'activités en matière de relations extérieures (n^{os} A-272/1 et 2 – 2011/2012).

Hebben ja gestemd:

Aziz Albishari, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Sfia Bouarfa, Dominique Braeckman, Mohammadi Chahid, Philippe Close, René Coppens, Mohamed Daïf, Bianca Debaets, Jean-Claude Defossé, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Brigitte De Pauw, Caroline Désir, Bea Diallo, Hervé Doyen, André du Bus de Warnaffe, Françoise Dupuis, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Céline Fremault, Anne Herscovici, Alain Hutchinson, Jamal Ikazban, Emir Kir, Annemie Maes, Bertin Mampaka Mankamba, Alain Maron, Pierre Migisha, Jacques Morel, Anne-Sylvie Mouzon, Marie Nagy, Mohamed Ouriaghli, Mahinur Ozdemir, Emin Özkara, Olivia P'tito, Yaron Pesztat, Arnaud Pinxteren, Magali Plovie, Joël Riguelle, Freddy Thielemans, Eric Tomas, Barbara Trachte, Elke Van den Brandt, Jean-Luc Vanraes, Rudi Vervoort.

Hebben neen gestemd:

Fouad Ahidar, Jacques Brotchi, Sophie Brouhon, Michel Colson, Anne-Charlotte d'Ursel, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Johan Demol, Serge de Patoul, Paul De Ridder, Alain Destexhe, Vincent De Wolf, Willem Draps, Béatrice Fraiteur, Didier Gosuin, Marion Lemesre, Gisèle Mandaila, Isabelle Molenberg, Martine Payfa, Caroline Persoons, Philippe Pivin, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Françoise Schepmans, Fatoumata Sidibe, Viviane Teitelbaum, Jef Van Damme, Gaëtan Van Goidsenhoven, Greet Van Linter, Dominiek Lootens-Stael.

Bijgevolg neemt het parlement de besluiten van de commissie strekkende tot het verwerpen van het voorstel van ordonnantie aan.

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over het geheel van het voorstel van resolutie betreffende het opstellen door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van een activiteitenverslag inzake externe betrekkingen (nrs A-272/1 en 2 – 2011/2012).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE

80 membres sont présents.
80 répondent oui.

Ont voté oui :

Fouad Ahidar, Aziz Albishari, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Sfia Bouarfa, Dominique Braeckman, Jacques Brotchi, Sophie Brouhon, Mohammadi Chahid, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Anne-Charlotte d'Ursel, Mohamed Daïf, Bianca Debaets, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Jean-Claude Defossé, Julie de Grootte, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Johan Demol, Serge de Patoul, Brigitte De Pauw, Paul De Ridder, Caroline Désir, Alain Destexhe, Vincent De Wolf, Bea Diallo, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Françoise Dupuis, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Béatrice Fraiteur, Céline Fremault, Didier Gosuin, Anne Herscovici, Alain Hutchinson, Jamal Ikazban, Emir Kir, Marion Lemesre, Annemie Maes, Bertin Mampaka Mankamba, Gisèle Mandaila, Alain Maron, Pierre Migisha, Isabelle Molenberg, Jacques Morel, Anne-Sylvie Mouzon, Marie Nagy, Mohamed Ouriaghli, Mahinur Ozdemir, Emin Özkara, Olivia P'tito, Martine Payfa, Caroline Persoons, Yaron Pesztat, Arnaud Pinxteren, Philippe Pivin, Magali Plovie, Joël Riguelle, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Françoise Schepmans, Fatoumata Sidibe, Viviane Teitelbaum, Freddy Thielemans, Eric Tomas, Barbara Trachte, Jef Van Damme, Elke Van den Brandt, Gaëtan Van Goidsenhoven, Greet Van Linter, Jean-Luc Vanraes, Rudi Vervoort, Dominiek Lootens-Stael.

En conséquence, le parlement adopte la proposition de résolution.

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance modifiant le Code bruxellois de

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING

80 leden zijn aanwezig.
80 antwoorden ja.

Hebben ja gestemd:

Fouad Ahidar, Aziz Albishari, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Sfia Bouarfa, Dominique Braeckman, Jacques Brotchi, Sophie Brouhon, Mohammadi Chahid, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Anne-Charlotte d'Ursel, Mohamed Daïf, Bianca Debaets, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Jean-Claude Defossé, Julie de Grootte, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Johan Demol, Serge de Patoul, Brigitte De Pauw, Paul De Ridder, Caroline Désir, Alain Destexhe, Vincent De Wolf, Bea Diallo, Hervé Doyen, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Françoise Dupuis, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Béatrice Fraiteur, Céline Fremault, Didier Gosuin, Anne Herscovici, Alain Hutchinson, Jamal Ikazban, Emir Kir, Marion Lemesre, Annemie Maes, Bertin Mampaka Mankamba, Gisèle Mandaila, Alain Maron, Pierre Migisha, Isabelle Molenberg, Jacques Morel, Anne-Sylvie Mouzon, Marie Nagy, Mohamed Ouriaghli, Mahinur Ozdemir, Emin Özkara, Olivia P'tito, Martine Payfa, Caroline Persoons, Yaron Pesztat, Arnaud Pinxteren, Philippe Pivin, Magali Plovie, Joël Riguelle, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Françoise Schepmans, Fatoumata Sidibe, Viviane Teitelbaum, Freddy Thielemans, Eric Tomas, Barbara Trachte, Jef Van Damme, Elke Van den Brandt, Gaëtan Van Goidsenhoven, Greet Van Linter, Jean-Luc Vanraes, Rudi Vervoort, Dominiek Lootens-Stael.

Bijgevolg neemt het parlement het voorstel van resolutie aan.

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende wijziging van het Brussels

l'aménagement du territoire (n^{os} A-335/1 et 2 – 2011/2012).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE

80 membres sont présents.
65 répondent oui.
15 s'abstiennent.

Ont voté oui :

Fouad Ahidar, Aziz Albishari, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Sfia Bouarfa, Dominique Braeckman, Sophie Brouhon, Mohammadi Chahid, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Mohamed Daïf, Bianca Debaets, Emmanuel De Bock, Jean-Claude Defossé, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Serge de Patoul, Brigitte De Pauw, Paul De Ridder, Caroline Désir, Bea Diallo, Hervé Doyen, André du Bus de Warnaffe, Françoise Dupuis, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Béatrice Fraiteur, Céline Fremault, Didier Gosuin, Anne Herscovici, Alain Hutchinson, Jamal Ikazban, Emir Kir, Annemie Maes, Bertin Mampaka Mankamba, Gisèle Mandaila, Alain Maron, Pierre Migisha, Isabelle Molenberg, Jacques Morel, Anne-Sylvie Mouzon, Marie Nagy, Mohamed Ouriaghli, Mahinur Ozdemir, Emin Özkara, Olivia P'tito, Martine Payfa, Caroline Persoons, Yaron Pesztat, Arnaud Pinxteren, Magali Plovie, Joël Riguelle, Elke Roex, Fatoumata Sidibe, Freddy Thielemans, Eric Tomas, Barbara Trachte, Jef Van Damme, Elke Van den Brandt, Jean-Luc Vanraes, Rudi Vervoort.

Se sont abstenus :

Jacques Brotchi, Anne-Charlotte d'Ursel, Olivier de Clippele, Johan Demol, Alain Destexhe, Vincent De Wolf, Willem Draps, Marion Lemesre, Dominiek Lootens-Stael, Philippe Pivin, Jacqueline Rousseaux, Françoise Schepmans, Viviane Teitelbaum, Gaëtan Van Goidsenhoven, Greet Van Linter.

En conséquence, le parlement adopte le projet d'ordonnance qui sera soumis à la sanction du gouvernement.

Wetboek van Ruimtelijke Ordening (nrs A-335/1 en 2 – 2011/2012).

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING

80 leden zijn aanwezig.
65 antwoorden ja.
15 onthouden zich.

Hebben ja gestemd:

Fouad Ahidar, Aziz Albishari, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Sfia Bouarfa, Dominique Braeckman, Sophie Brouhon, Mohammadi Chahid, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Mohamed Daïf, Bianca Debaets, Emmanuel De Bock, Jean-Claude Defossé, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Serge de Patoul, Brigitte De Pauw, Paul De Ridder, Caroline Désir, Bea Diallo, Hervé Doyen, André du Bus de Warnaffe, Françoise Dupuis, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Hamza Fassi-Fihri, Béatrice Fraiteur, Céline Fremault, Didier Gosuin, Anne Herscovici, Alain Hutchinson, Jamal Ikazban, Emir Kir, Annemie Maes, Bertin Mampaka Mankamba, Gisèle Mandaila, Alain Maron, Pierre Migisha, Isabelle Molenberg, Jacques Morel, Anne-Sylvie Mouzon, Marie Nagy, Mohamed Ouriaghli, Mahinur Ozdemir, Emin Özkara, Olivia P'tito, Martine Payfa, Caroline Persoons, Yaron Pesztat, Arnaud Pinxteren, Magali Plovie, Joël Riguelle, Elke Roex, Fatoumata Sidibe, Freddy Thielemans, Eric Tomas, Barbara Trachte, Jef Van Damme, Elke Van den Brandt, Jean-Luc Vanraes, Rudi Vervoort.

Hebben zich onthouden:

Jacques Brotchi, Anne-Charlotte d'Ursel, Olivier de Clippele, Johan Demol, Alain Destexhe, Vincent De Wolf, Willem Draps, Marion Lemesre, Dominiek Lootens-Stael, Philippe Pivin, Jacqueline Rousseaux, Françoise Schepmans, Viviane Teitelbaum, Gaëtan Van Goidsenhoven, Greet Van Linter.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekrachtiging aan de regering worden voorgelegd.

Mme la présidente.- La séance plénière du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale est close.

Prochaine séance plénière sur convocation de la présidente.

- *La séance est levée à 16h42.*

Mevrouw de voorzitter.- De plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement is gesloten.

Volgende plenaire vergadering na bijeenroeping door de voorzitter.

- *De vergadering wordt gesloten om 16.42 uur.*
